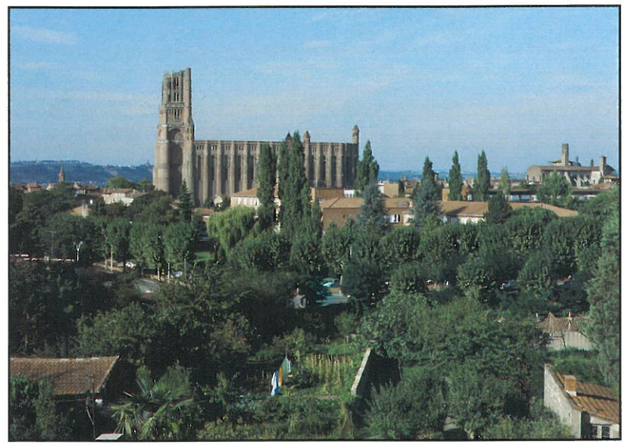
Ministère
de l'Equipement,
du Logement,
des Transports
et du Tourisme

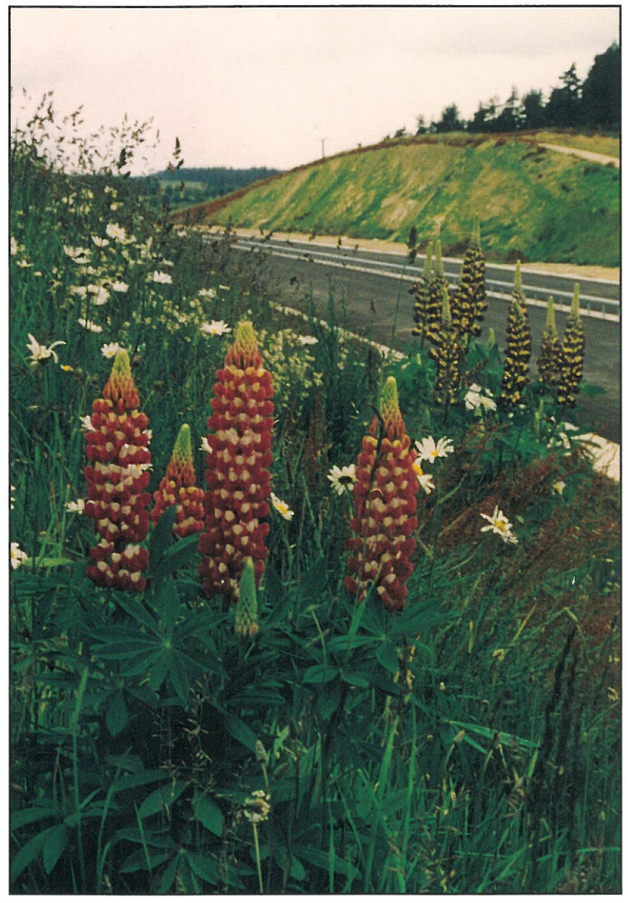
RN88

ALBI - SEVERAC LE CHATEAU









Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

Dossier 3 : E. Evaluation économique et sociale

F. Classement en route express

G. Mise en compatibilité des P.O.S.

E. Evaluation économique et sociale

Sommaire

Avertissement 4

Titre I : Introduction 5

1. Contexte de l'opération 7
2. Les objectifs de l'évaluation économique et sociale 7
   2.1. Une présentation du contexte dans lequel s'inscrit le projet 7
   2.2. Une analyse des conséquences de l'aménagement 7
   2.3. Les principaux éléments économiques et financiers 7

Titre II : Etat initial - Contexte de l'aménagement 11

1. Contexte socio-économique 13
   1.1. Démographie 14
   1.2. La concentration urbaine, son développement, son attractivité 19
   1.3. L'emploi 22
   1.4. Les activités dominantes 28
   * L'agriculture 28
   * L'industrie 31
   * Le commerce et les services 36
   * Le tourisme 38
   Synthèse du contexte socio-économique de la zone d'étude 41
2. Le secteur des transports 42
   2.1. Les infrastructures routières et les trafics 42
   2.2. Les niveaux de trafic actuels 42
   2.3. Le transport des marchandises 46
   2.4. Le transport des voyageurs 48

Titre III : Etat futur - Intérêt et conséquences de l'aménagement 51

1. Conditions de circulation 54
2. Influence sur les autres modes de transport 62
3. Effets sur les activités 64
4. Impacts sur les communes ou pôles traversés par la future voie express 67
5. Impacts sur les secteurs et territoires bénéficiant d'une desserte indirecte 79

Titre IV : Eléments économiques et financiers 81

AVERTISSEMENT

La prise en compte des incidences économiques et sociales des projets routiers est régie par deux textes principaux :

1. La LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 Décembre 1982.

Cette loi, qui érige en principe le droit au transport, est articulée autour de plusieurs idées fortes, énoncées dans son article 3, et notamment :

- la complémentarité et la concurrence intermodale,
- la protection de l'environnement,
- l'efficacité économique et sociale.

Elle comporte un article 14 qui prévoit dans son alinéa 2 que les grands projets d'infrastructures doivent faire l'objet :

- d'une évaluation de leurs effets économiques et sociaux,
- d'un bilan des résultats économiques et sociaux présenté au plus tard 5 ans après mise en service, lorsque les fonds publics sont engagés dans l'opération.

2. Le DECRET 84-617 du 17 juillet 1984 en application de l'article 14 de la LOTI.

Le présent document constitue une synthèse de l'étude socio-économique conduite dans le cadre de l'Avant Projet Sommaire.

Titre I : Introduction

1. Contexte de l'opération

Le Schéma Directeur Routier National, approuvé par décret n° 92-379 du 1er avril 1992 inscrit la RN88 en tant que Grande Liaison d'Aménagement du Territoire (G.L.A.T.) dont la fonction est notamment d'assurer une armature structurante du territoire national.

A ce titre, elle bénéficie pour son aménagement d'une attention prioritaire pouvant conduire à anticiper les stricts besoins de trafic.

Le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (C.I.A.T.) de Mende, en juillet 1993, a en outre rappelé l'importance de cet axe en le classant comme une des priorités routières nationales.

Les réalisations en cours de l'autoroute A20 (Vierzon - Limoges - Toulouse) et de l'autoroute A75 (Clermont-Ferrand - Béziers) sont en passe d'assurer une desserte Nord-Sud du Massif Central. La poursuite de son désenclavement, et notamment de sa façade Sud-Ouest, passe par la construction d'une grande liaison transversale moderne, présentant des caractéristiques de capacité, de confort et de sécurité satisfaisantes.

La route nationale 88, qui relie les deux capitales régionales de Toulouse et Lyon est l'axe transversal majeur susceptible de répondre à ce besoin dans cette partie du territoire national.

La RN88 a pour vocation de relier entre elles les Préfectures des 7 départements concernés : Toulouse, Albi, Rodez, Mende, Le Puy, St-Etienne et Lyon. L'itinéraire constitue l'axe économique drainant une population d'un million d'habitants et plus de 300 000 emplois, sans compter les métropoles lyonnaise et toulousaine.

La route nationale 88 doit jouer dans l'avenir un rôle important :

- en assurant le désenclavement du Sud du Massif Central et en facilitant les relations entre ses divers pôles économiques : Toulouse, Albi - Carmaux, Rodez, Mende, et au-delà, Lyon,

- en réalisant un maillage du réseau autoroutier entre les grandes liaisons Nord-Sud que constituent l'autoroute A20 à l'Ouest et l'autoroute A75 à l'Est, avec au-delà, une connexion vers la vallée du Rhône.

2. Les objectifs de l'évaluation économique et sociale

Quels seront les effets à attendre de l'aménagement de la RN88 au plan de l'économie locale et régionale, au plan du développement urbanistique, des activités et, à une échelle plus large, sur le fonctionnement du réseau national et international ?

Afin d'essayer d'appréhender ces effets, et pour disposer des données nécessaires au bilan qui sera dressé après la mise en service, conformément à la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (L.O.T.I.), le présent dossier d'évaluation économique et sociale comporte trois volets.

2.1. Une présentation du contexte dans lequel s'inscrit le projet

Après une analyse de la répartition des populations dans les régions desservies (démographie, logement, effectifs salariés) seront présentés et décrits les principaux secteurs d'activités et notamment l'agriculture, l'agro-alimentaire et l'industrie, les services et les commerces, le tourisme.

Le secteur des transports fera également l'objet d'une présentation, en termes d'infrastructures existantes (niveaux de service, conditions de circulation) et de flux d'échanges (marchandises, voyageurs) assurés aujourd'hui par les différents modes de transport (routier, ferroviaire, aérien).

2.2. Une analyse des conséquences de l'aménagement

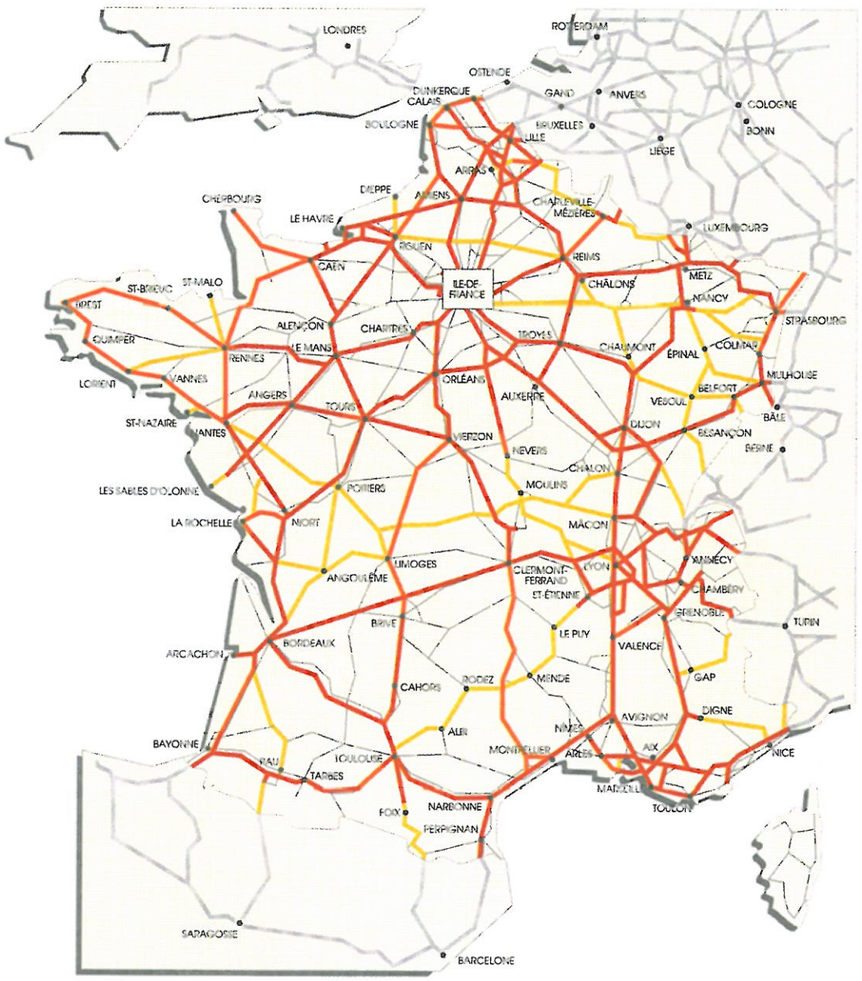
Seront décrits les principaux effets prévisibles de l'aménagement de la RN88 :

- sur les conditions de circulation : en termes de gains de temps pour les usagers, de confort, de sécurité,
- sur les autres modes de transports,
- en termes de retombées envisageables sur l'économie, que ce soit par des effets directs liés à la construction et à l'exploitation, ou par des effets indirects sur les activités économiques telles que l'agriculture, le tourisme, les services ou les commerces et le secteur industriel.

2.3. Les principaux éléments économiques et financiers

Le coût d'investissement, d'entretien et la rentabilité économique et financière du projet feront l'objet d'une présentation.

LE SCHÉMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL
(1er avril 1992)



AUTOROUTES* 9 540 km

LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RÉSEAU AUTOROUTIER 2 580 km

AUTRES GRANDES LIAISONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE 4 410 km

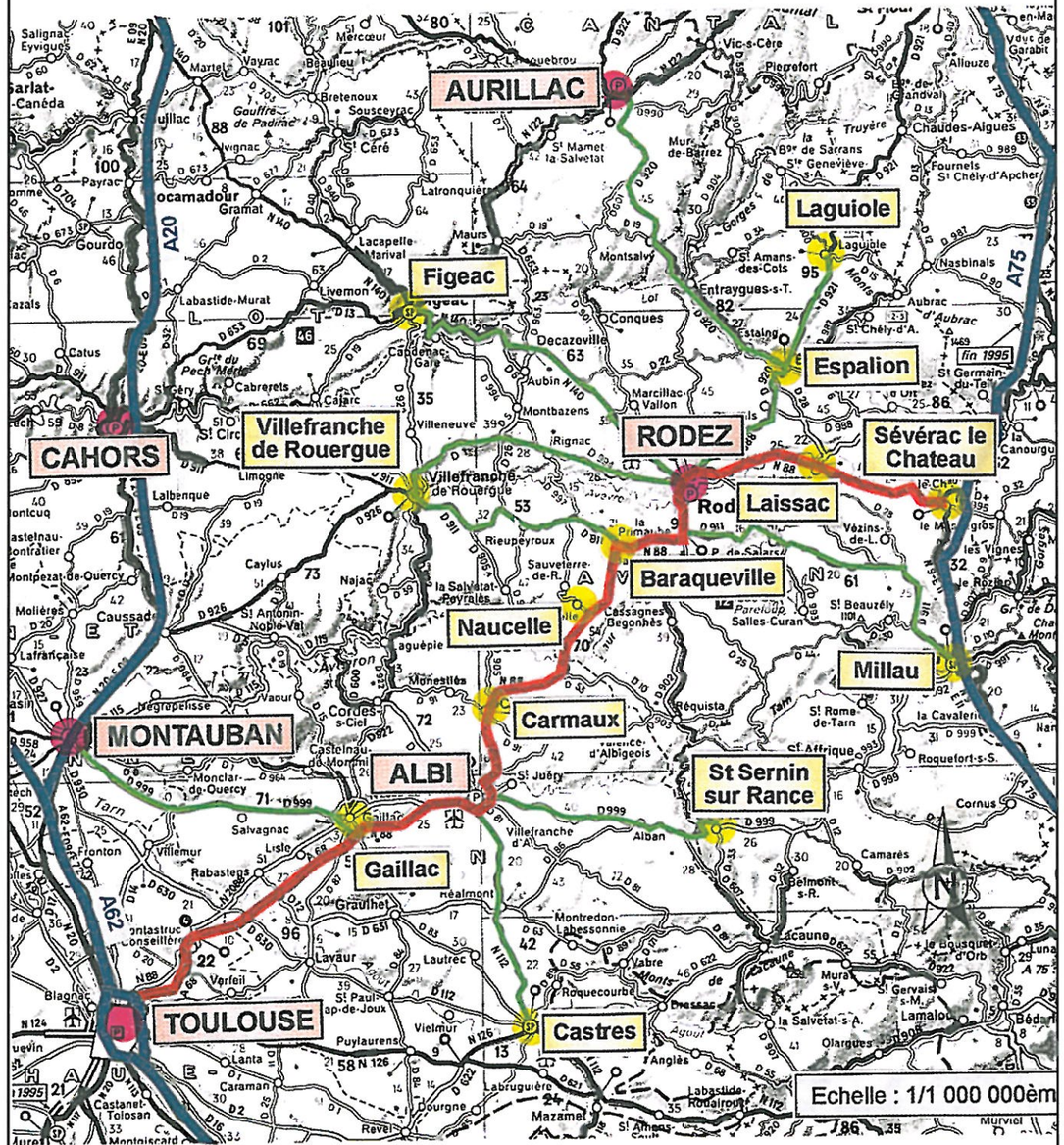
TOTAL DES AUTOROUTES 12 120 km

AUTRES ROUTES NATIONALES 21 220 km

** Le tracé des nouvelles autoroutes inscrites au schéma directeur n'étant pas arrêté, les liaisons correspondantes sont figurées provisoirement par des lignes droites.*

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme - Direction des Routes 1992

RESEAU ROUTIER DE LA ZONE



Titre II : Etat initial

Contexte de l'aménagement

1. Contexte socio-économique

La situation actuelle est présentée à l'échelon cantonal pour ce qui est de la démographie, de l'urbanisme et de l'emploi, et à l'échelon des principaux pôles en ce qui concerne les activités. Elle est complétée par une analyse cartographique représentant les caractéristiques socio-économiques des cantons situés à moins de 30 minutes des futurs échangeurs.

En effet, on considère qu'au-delà de cette durée les effets liés à une grande infrastructure de transport sont faibles.

Le projet intéresse directement les deux départements de l'Aveyron et du Tarn.

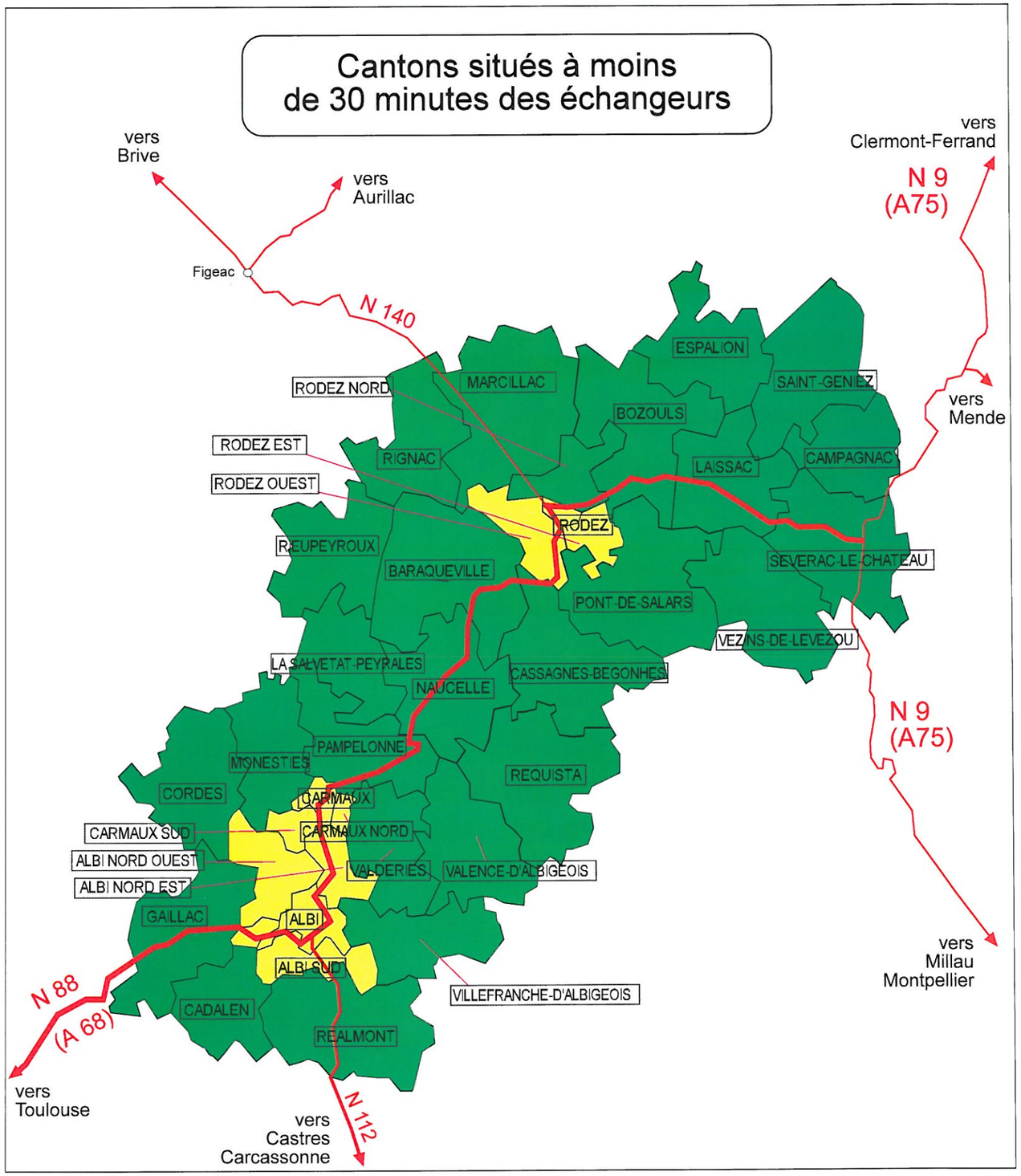
Les cantons pris en compte sont :

Pour l'Aveyron :

Séverac-le-Château, Laissac, Bozouls, Rodez (4 cantons), Baraqueville, Naucelle, Campagnac, Saint-Geniez, Espalion, Marcillac-Vallon, Rignac, Rieupeyroux, La Salvetat-Peyralès, Vézins-de-Lévezou, Pont-de-Salars, Cassagnes-Bégonhès, Réquista.

Pour le Tarn :

Pampelonne, Carmaux (3 cantons), Albi (4 cantons), Gaillac, Monestiès, Cordes, Valence d'Albigeois, Valderiès, Villefranche d'Albigeois, Réalmont, Cadalen.



1.1. Démographie

La population résidente de la zone d'influence directe représente plus de 265 000 habitants en 1990. Les indicateurs démographiques sont à la base des effets d'aménagement du territoire que l'on pourra observer, l'attraction des pôles étant directement fonction de l'importance des populations, emplois et services offerts.

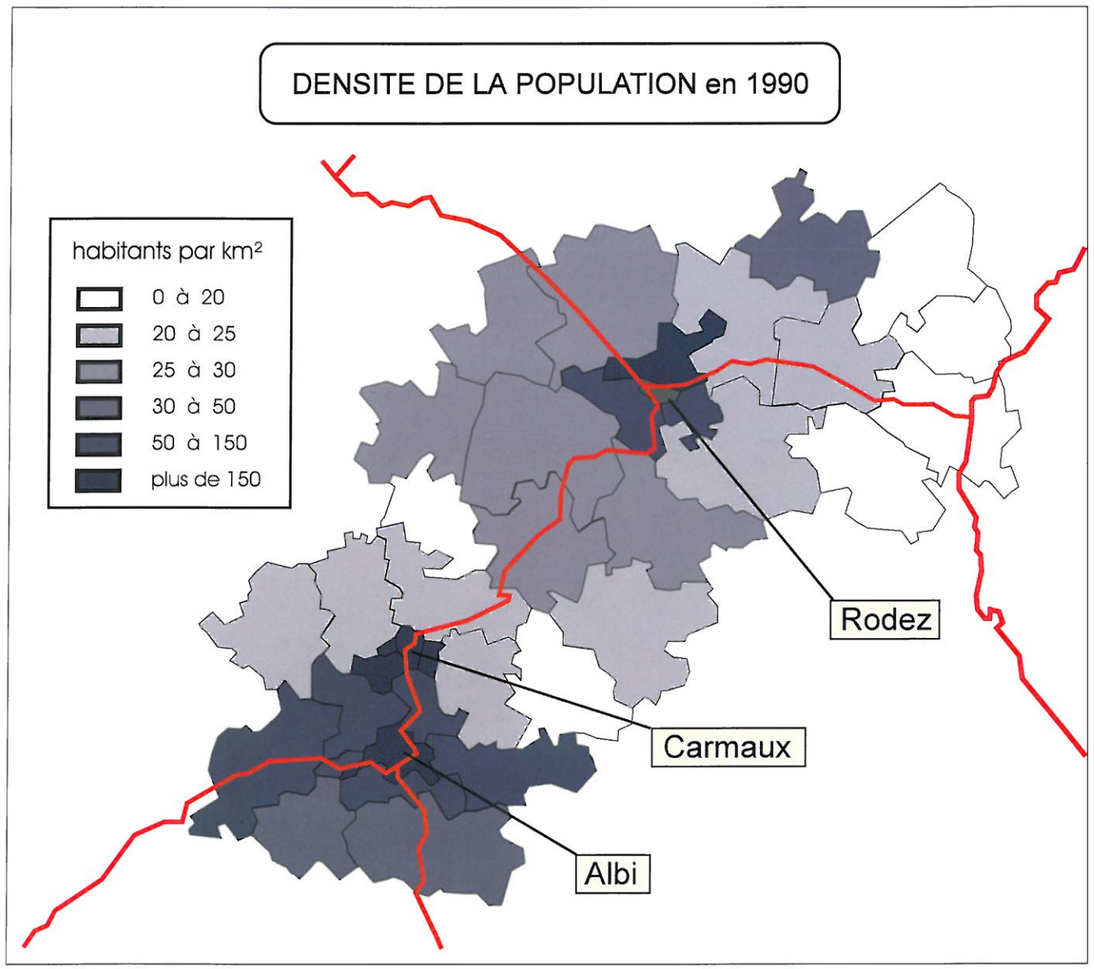
Répartie sur une superficie de plus de 5.000 km^2, cette population correspond à une densité moyenne de 52 habitants par km^2 ; cette valeur est proche de celle de l'ensemble de la région Midi-Pyrénées (53 habitants/km^2) et de celle de l'Auvergne (51 habitants/km^2) ; compte tenu du poids de l'agglomération toulousaine dans la région, ceci place la zone d'étude un peu au-dessus des valeurs régionales. Cette densité caractérise un développement moyen ; elle est bien inférieure à celle d'un département peuplé comme la Haute-Garonne (147) mais est supérieure à celle de départements tels que l'Ariège (28), le Gers (28) et la Lozère (14). La densité est plus importante dans la composante tarnaise de la zone d'étude que dans sa partie aveyronnaise.

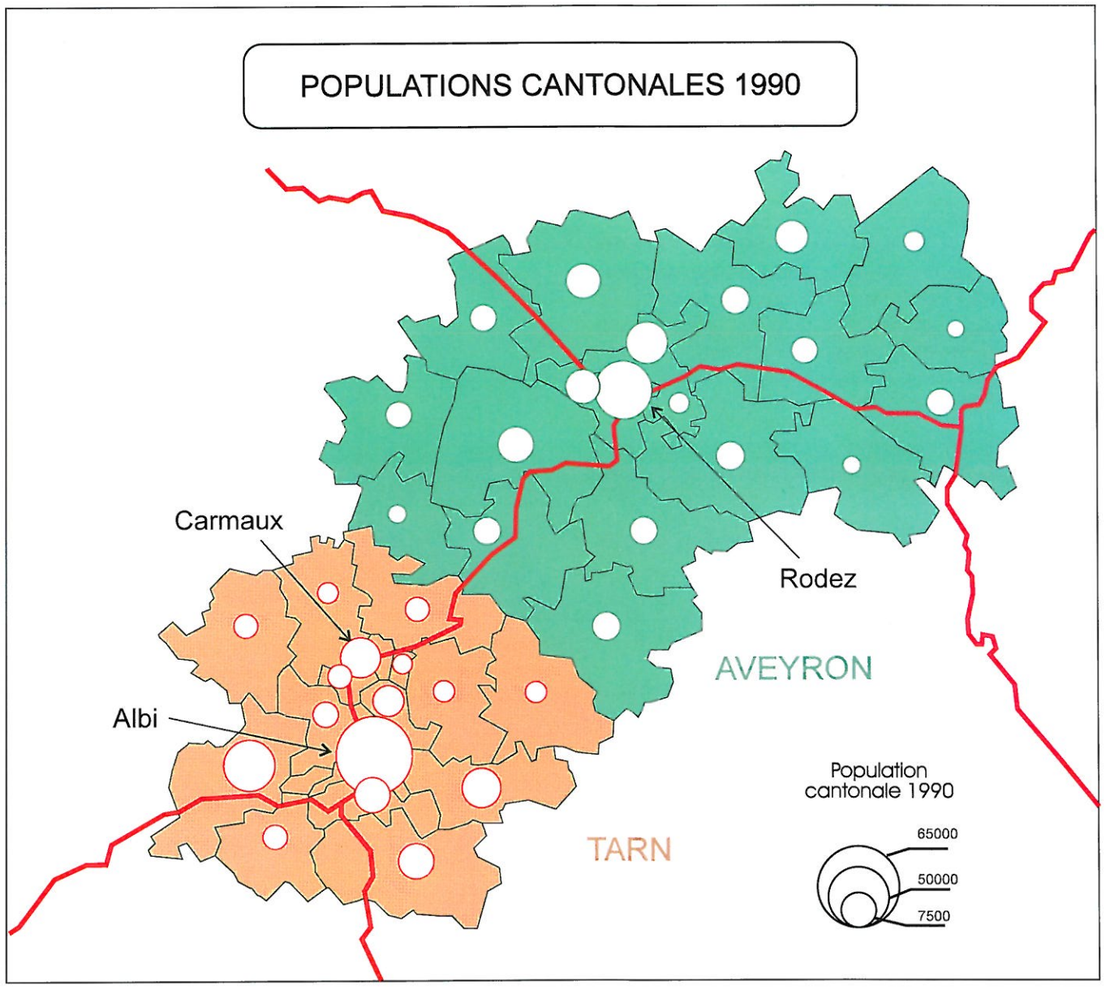
Si l'on excepte les cantons albigeois, la densité moyenne chute à 35 hab/km^2 et à 27 hab/km^2 en excluant également les cantons ruthénois. La densité est très faible (inférieure à 25 hab/km^2) sur plus de la moitié de la zone.

Les populations les plus importantes sont situées dans les agglomérations d'Albi, de Rodez et de Carmaux.

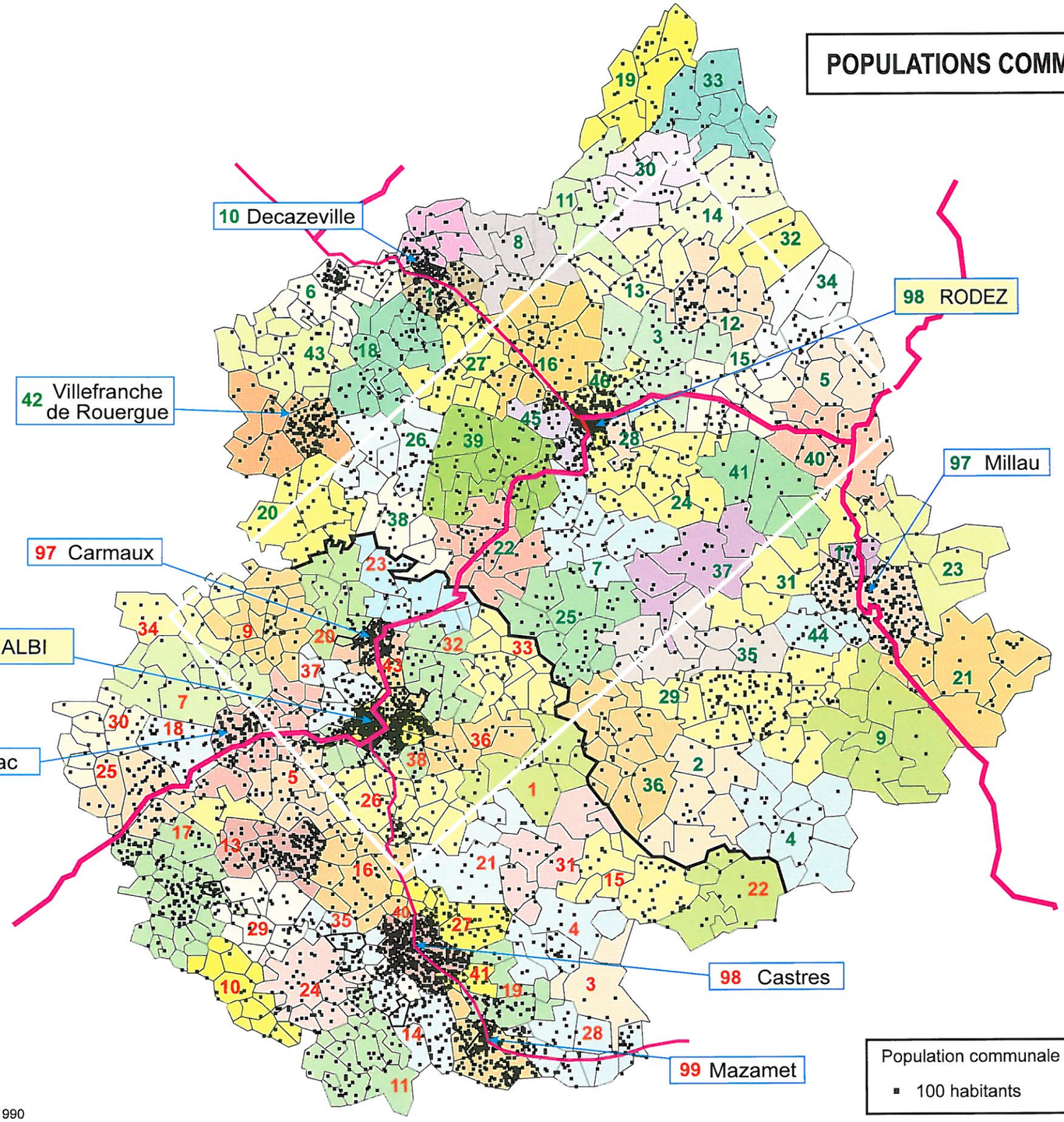
Les cantons les plus peuplés sont :

Albi (4 cantons) :	66 740 habitants
Rodez (4 cantons) :	48 400 habitants
Carmaux (3 cantons) :	18 000 habitants
Gaillac :	17 070 habitants
Villefranche d'Albigeois :	11 440 habitants
Baraqueville :	8 070 habitants
Marcillac-Vallon :	7 730 habitants





POPULATIONS COMMUNALES 1990



Source : INSEE RGP 1990

AVEYRON

1 Aubin
2 Belmont-sur-Rance
3 Bozouls
4 Camarès
5 Campagnac
6 Capdenac Gare
7 Cassagnes Bégonhès
8 Conques
9 Cornus
10 Decazeville
11 Entraygues-sur-Truyère
12 Espalion
13 Estaing
14 Laguiole
15 Laissac
16 Marcillac-Vallon
17 Millau Est
18 Montbazens
19 Mur-de-Barrez
20 Najac
21 Nant
22 Naucelle
23 Peyreleau
24 Pont-de-Salars
25 Réquista
26 Rieupeyroux
27 Rignac
28 Rodez Est
29 St-Affrique
30 St Amans-des-Cots
31 St-Beauzély
32 St-Chély-d'Aubrac
33 Ste-Geneviève-sur-Argence
34 St-Geniez-d'Olt
35 St-Rome-de-Tarn
36 St-Sernin-sur-Rance
37 Salles-Curan
38 La-Salvetat-Peyralès
39 Baraqueville - Sauveterre
40 Séverac-le-Chateau
41 Vézins-de-Lévezou
42 Villefranche-de-Rouergue
43 Villeneuve
44 Millau Ouest
45 Rodez Ouest

TARN

1 Alban
3 Anglès
4 Brassac
5 Cadalen
6 Carmaux Nord
7 Castelnau-de-Montmiral
9 Cordes
10 Cuq-Toulza
11 Dourgne
12 Gaillac
13 Graulhet
14 Labruguière
15 Lacaune
16 Lautrec
17 Lavaur
18 Lisle-sur-Tarn
19 Mazamet Nord Est
20 Monestiés
21 Montredon-Labessonnié
22 Murat-sur-Vèbre
23 Pampelonne
24 Puylaurens
25 Rabastens
26 Réalmont
27 Roquecourbe
28 St-Amans-Soult
29 St-Paul-Cap-de-Joux
30 Salvagnac
31 Vabre
32 Valderiès
33 Valence-d'Albigeois
34 Vaour
35 Vielmur-sur-Agout
36 Villefranche-d'Albigeois
37 Albi Nord Ouest
38 Albi Sud
39 Carmaux Sud
40 Castres Nord
41 Castres Sud
42 Mazamet Sud Ouest
43 Albi Nord Est
96 Albi (ville)
97 Carmaux (ville)

Historique

Entre 1800 et 1990, la population départementale a connu d'importantes variations :

· - 30,4% en Aveyron

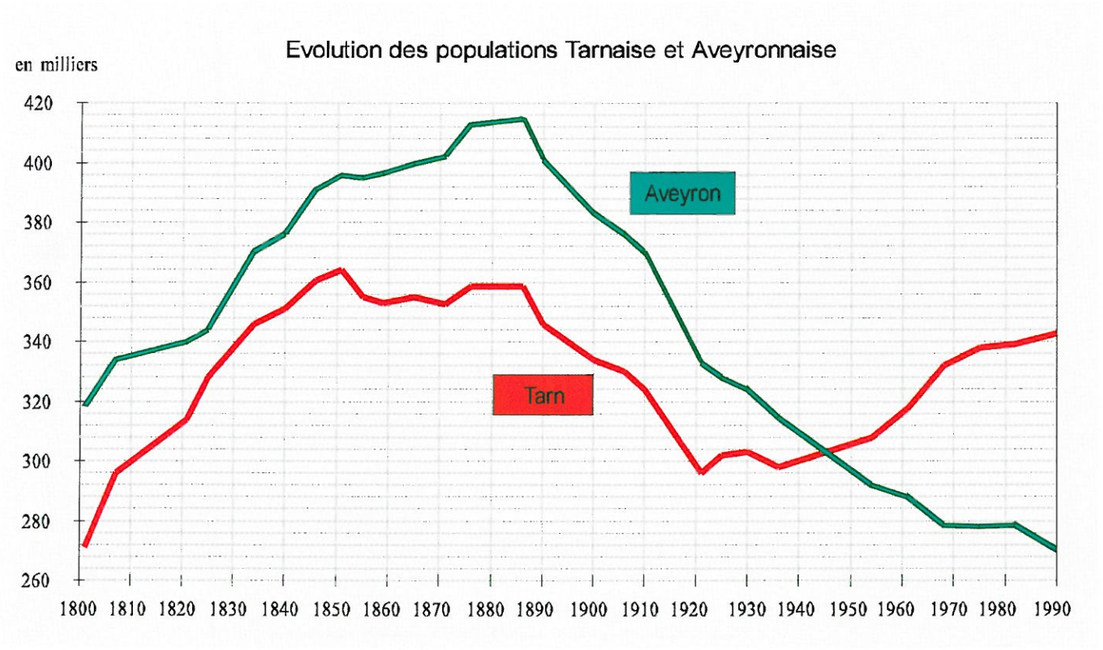
· + 26,5% dans le Tarn

Pendant ce temps, elle a plus que doublé pour l'ensemble du territoire national.

On enregistre plusieurs étapes dans l'évolution des populations de la zone d'étude, assez typiques de la région Midi-Pyrénées dont elles font partie. Jusqu'aux environs de 1850, la population augmente : l'exode rural est encore réduit, les petites villes retiennent la population des campagnes avoisinantes cependant que les grandes villes attirent des populations extérieures aux départements ; à ces migrations externes vient s'ajouter un mouvement naturel très excédentaire (natalité élevée, mortalité en baisse). A partir de 1850, la population commence à décroître, suite à la baisse de la fécondité et à l'exode des jeunes vers les très grandes villes et les foyers industriels ; ce départ des jeunes se poursuit encore de nos jours.

On observe, après 1920, une période de croissance modérée de la population pour le Tarn alors que l'Aveyron enregistre toujours une baisse de la population.Dans le même temps la région Midi-Pyrénées confirme sa progression démographique essentiellement générée par l'augmentation de la population de l'agglomération toulousaine.

La poursuite de l'exode rural et les difficultés économiques douloureusement ressenties dans les activités des charbonnages et de l'industrie métallurgique, ainsi que l'absence de structures efficaces de désenclavement de cette zone, expliquent cette baisse démographique relative.

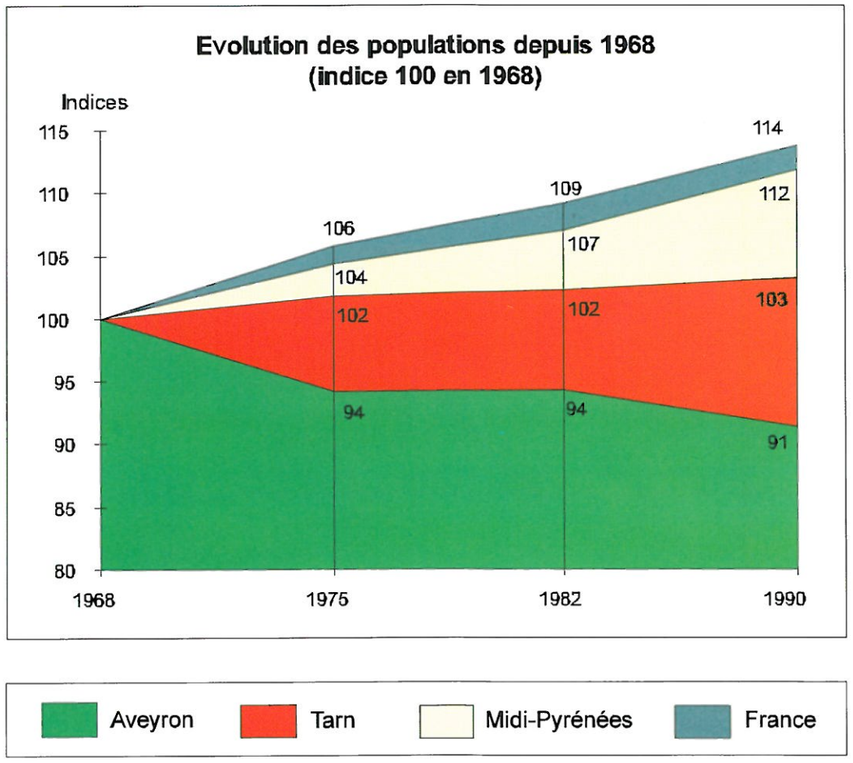


Une stabilisation récente

Entre les 2 recensements de 1982 et 1990, la population a cru de 0,5%, ce qui reste très modeste puisque dans le même temps la Région Midi-Pyrénées enregistrait une hausse de 4,6%. Le solde migratoire est positif, mais faible (1,0%) alors que la variation due au mouvement naturel est négative.

On observe un contraste entre les zones urbanisées dont la population croît globalement, et les communes rurales qui perdent des habitants.

La partie Aveyronnaise de l'axe d'influence poursuit sa baisse du niveau de population, alors que la composante tarnaise croît quelque peu.



La variation naturelle est généralement négative ; les cantons les plus touchés sont ceux qui se situent à mi-chemin des zones d'activités que constituent les agglomérations d'Albi et de Rodez, ainsi que les cantons aveyronnais de Saint-Geniez et Campagnac.

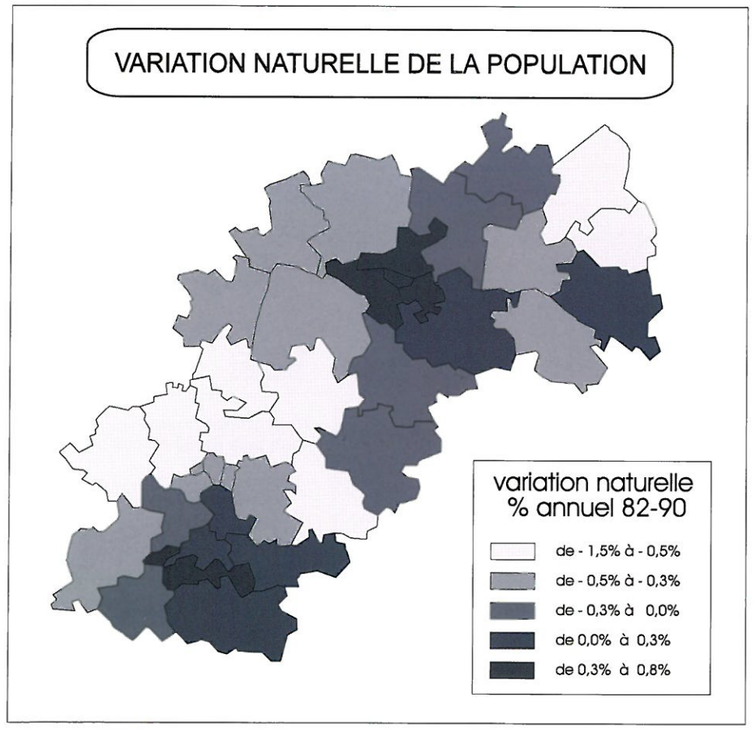
Les cantons ruthénois et albigeois constituent l'exception, avec des croissances naturelles respectives de 4,6% et 0,7% entre 1982 et 1990.

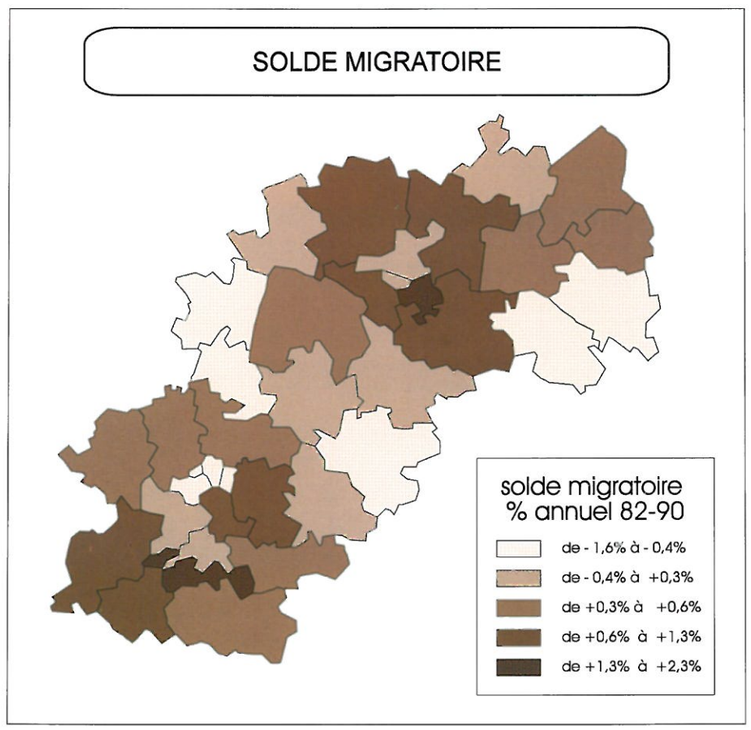
Le solde migratoire n'est sensiblement positif qu'autour des villes de Rodez et d'Albi, notamment autour des cantons de Rodez-Est, Albi-Sud, Rodez-Ouest, Cadalen et Valderiès. L'ensemble de la région carmausine, Vézins-de-Lévezou, La Salvetat-Peyralès et Réquista enregistrent des soldes négatifs.

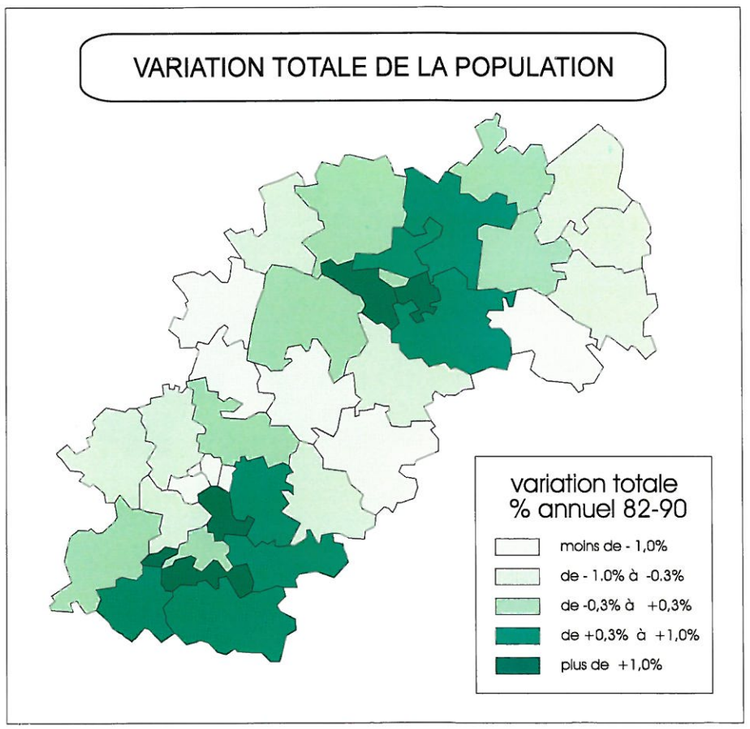
La variation totale, cumul des précédentes, présente un contraste entre :

- des taux sensiblement positifs pour les zones correspondant aux zones agglomérées, à l'exception de Carmaux,
- des taux de plus en plus négatifs au fur et à mesure que l'on s'éloigne des 2 préfectures.

Séverac-le-Château présente un taux négatif ; il est pourtant placé au carrefour de 2 routes nationales (RN88 - RN9).

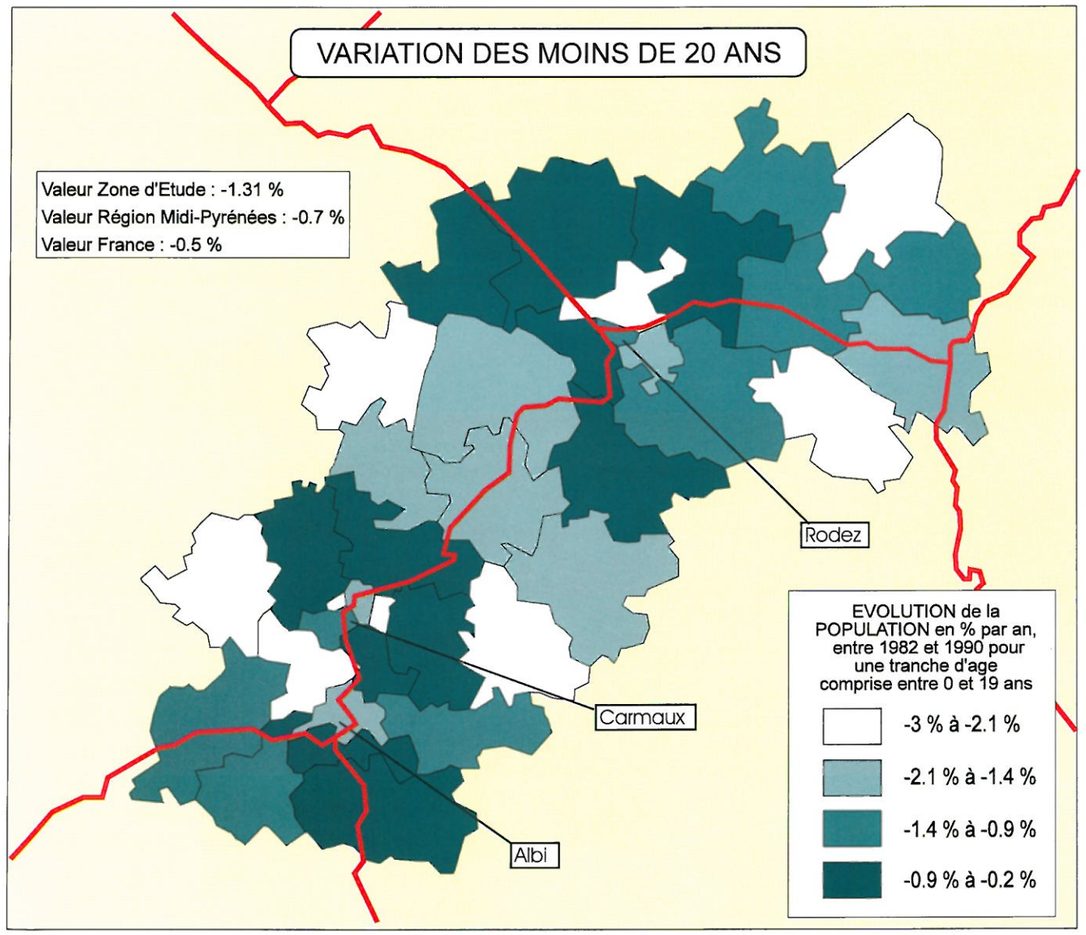




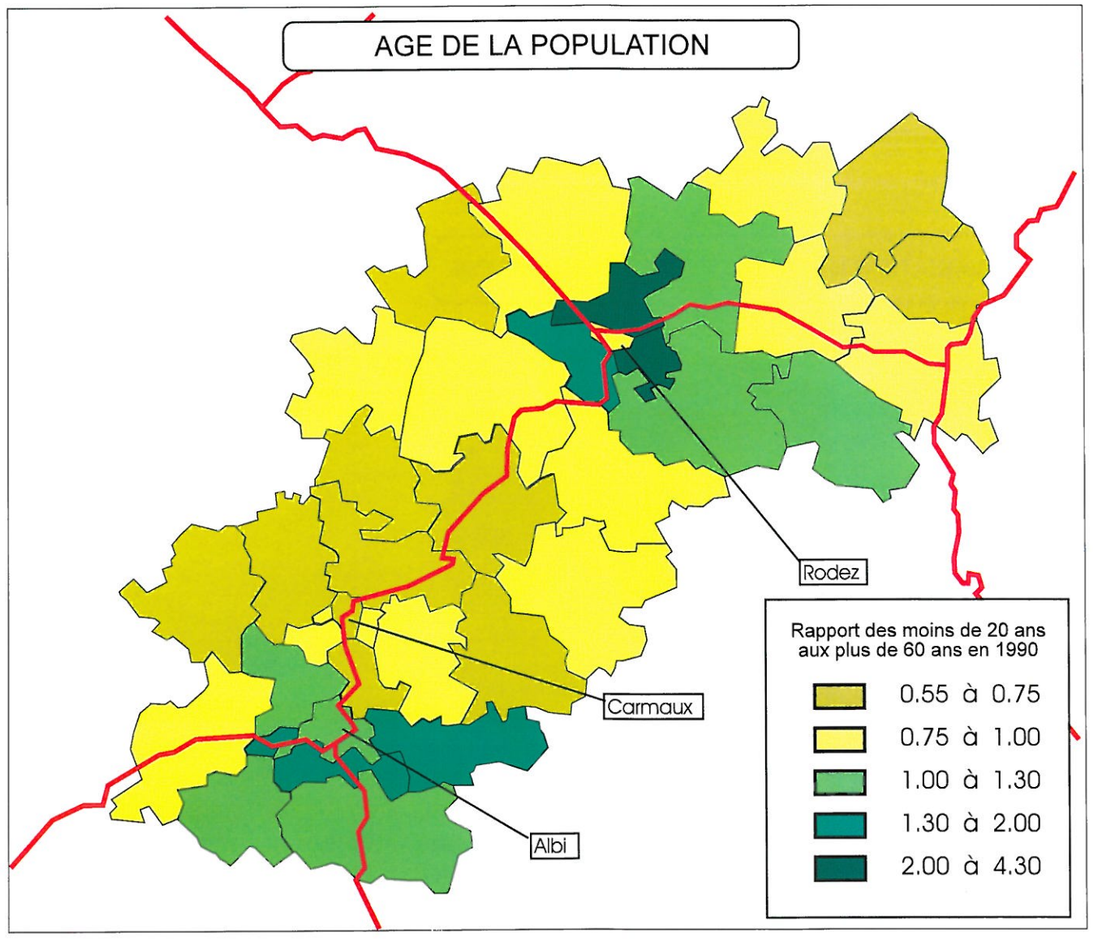


Vieillissement de la population

La jeune génération est faiblement représentée. Les zones rurales sont particulièrement touchées, au profit des périphéries urbaines qui se développent, mais avec un résultat globalement négatif. Entre 1982 et 1990, la part représentée par les moins de 20 ans chute de 11%.



La répartition des classes d'âge fait apparaître un contraste entre, d'une part les zones rurales et les centres urbains (sauf Albi) où les plus de 60 ans l'emportent sur les moins de 20 ans, et d'autre part les périphéries urbaines en expansion (sauf Carmaux où le rapport est inversé), notamment autour de Rodez, où la population est beaucoup plus jeune.



1.2. La concentration urbaine, son développement, son attractivité

Le taux d'urbanisation moyen de l'aire d'étude est relativement élevé (53%) ; cette valeur assez proche de la moyenne régionale (61%) est intermédiaire entre un département fortement urbanisé comme la Haute-Garonne (80%) et des départements à dominante rurale tels que le Gers ou le Lot (35%).

La partie tarnaise est plus urbanisée que la partie aveyronnaise, qui, à l'exception de Rodez, est à forte dominante rurale.

L'implantation de la population est dominée par la concentration autour des unités urbaines situées sur le tracé de la RN88, en débordant largement sur leur environnement rural. Le phénomène d'attractivité des villes se poursuit, avec un effet de redistribution dans les premières et deuxièmes couronnes des agglomérations. Les populations péri-urbaines rajeunissent ; ce phénomène se traduit au niveau de l'urbanisme par un développement des résidences principales groupées en périphérie urbaine.

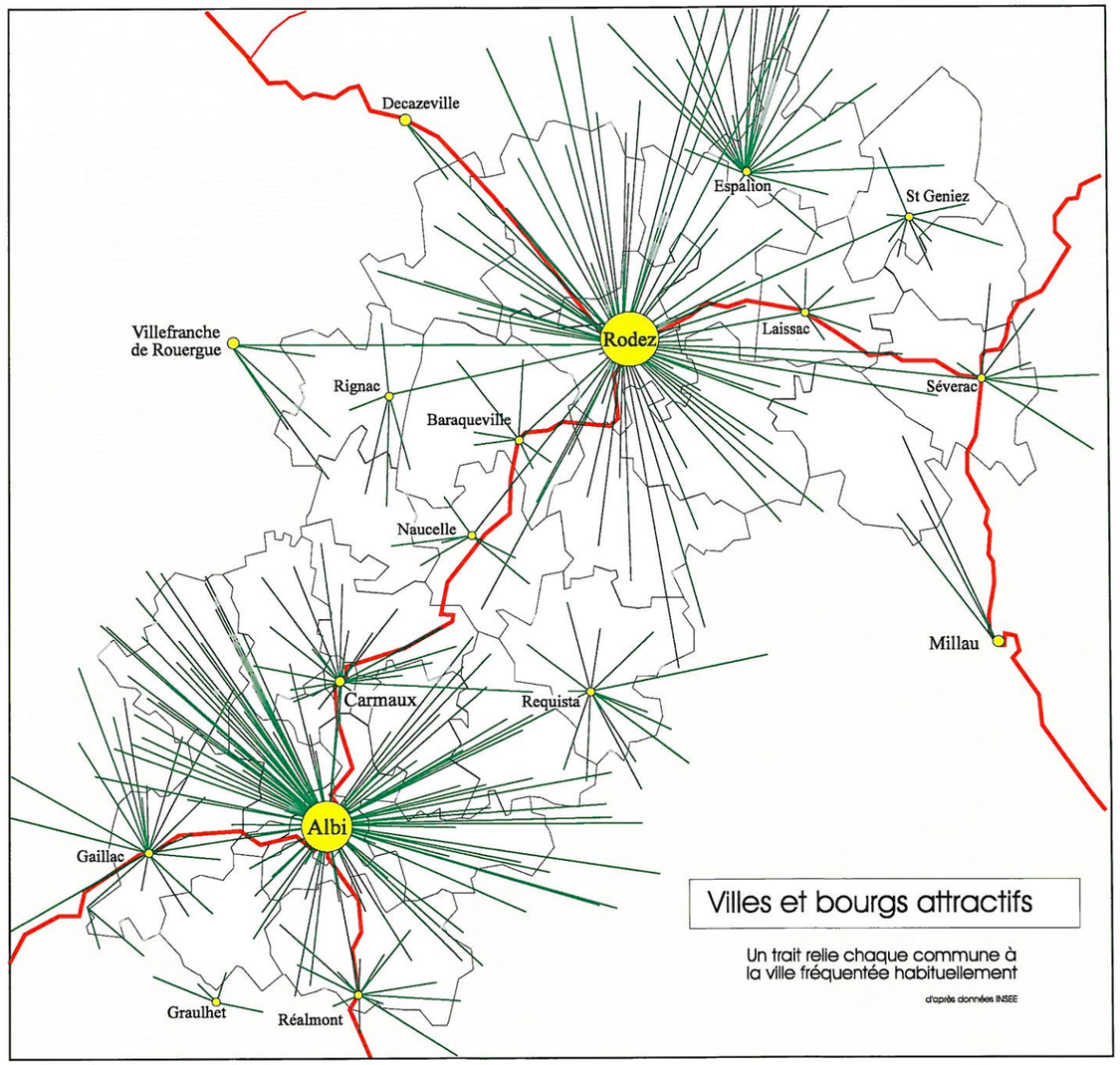
Agglomération	Population totale de l'agglomération	Population ville-centre	Population banlieue
Carmaux	17 307	63%	37%
Rodez	39 017	62%	38%
Albi	64 359	72%	28%

L'armature urbaine de la zone n'est pas complétée par la présence de pôles tertiaires (plus de 3000 habitants), hormis Espalion sur la RD920 (4614 habitants). Les communes les plus peuplées sont ensuite :

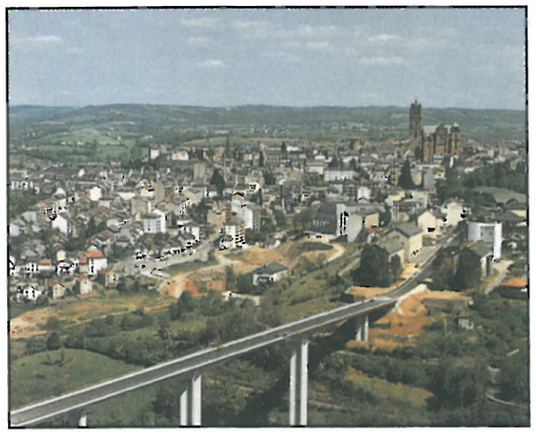
Séverac-le-Château	2486
Baraqueville	2458
Cagnac-les-Mines	2225
Marssac	2194
Bozouls	2060

St-Geniez-d'Olt	1988
Naucelle	1929
Flavin	1827
Calmont	1437
Laissac	1395

Exception faite des unités urbaines, le reste de la zone est de faible densité (en général inférieure à 30 habitants/km^2).




Vue d'Albi


Vue de Rodez

Variation des logements

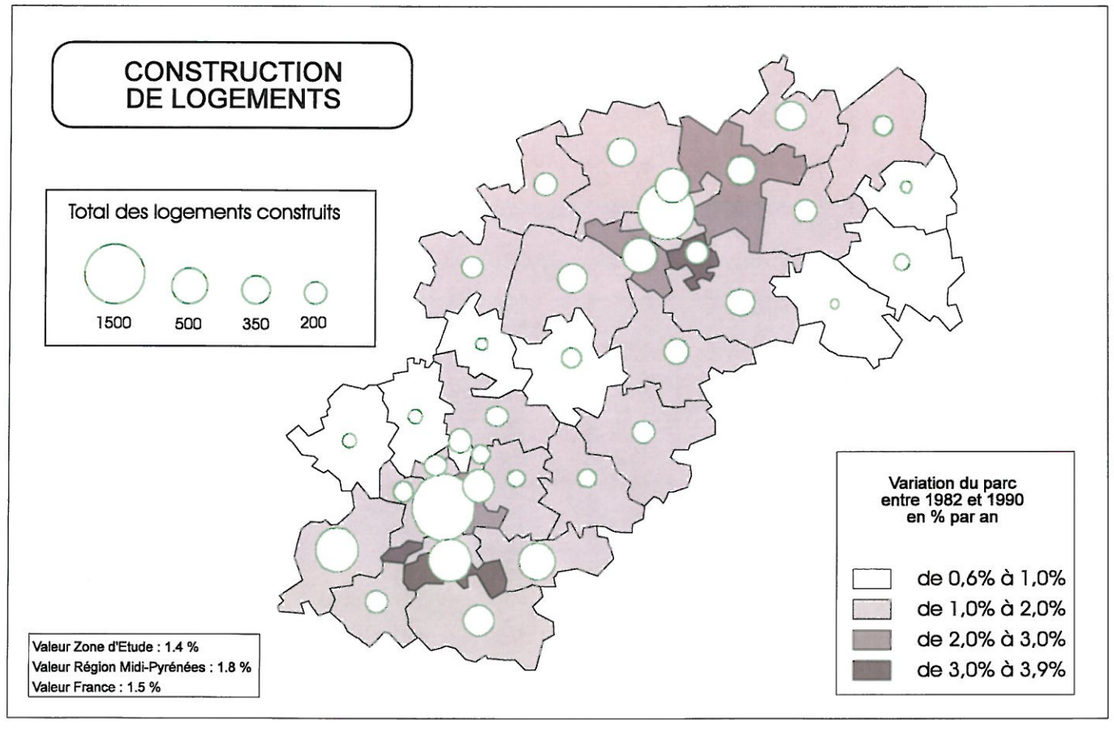
Elle est proche de la variation totale de la population : variations relatives les plus fortes en périphérie des villes, tout particulièrement dans les cantons de Rodez Est (+ 35% en 8 ans), Albi Sud (+ 33%) et Albi Nord-Est (+ 22%), ainsi qu'à Bozouls.

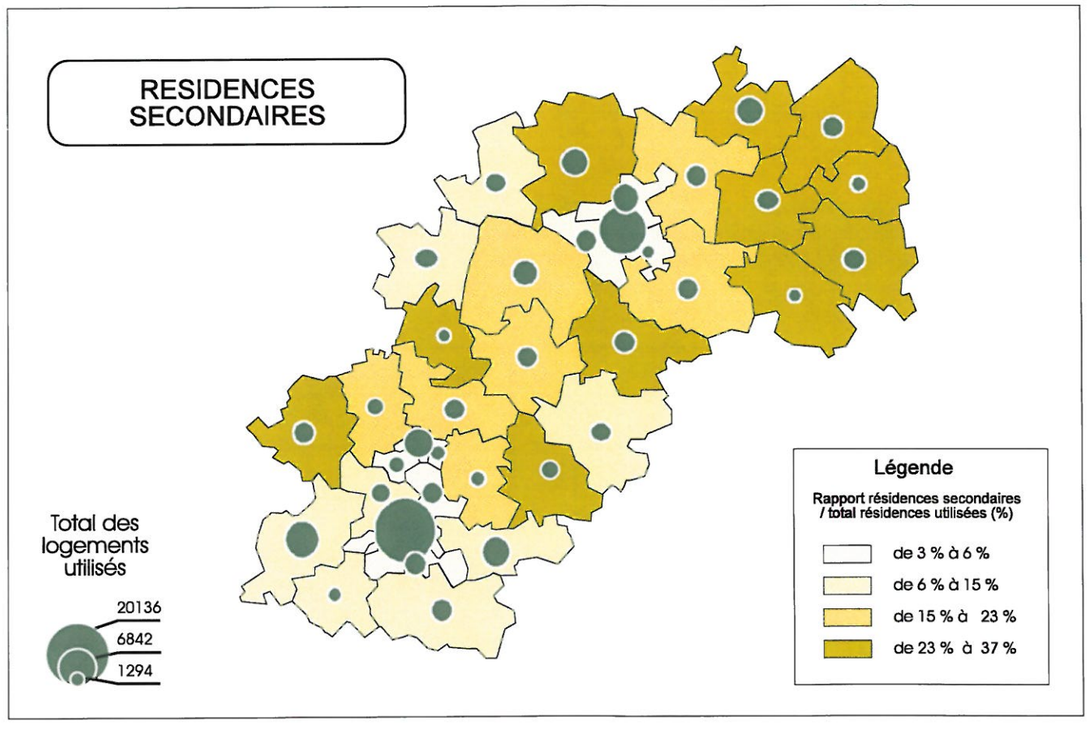
En valeurs absolues, les plus fortes variations se situent toutefois majoritairement dans les centres urbains (ville de Rodez : + 1521 logements, ville d'Albi : + 1876). La ville de Carmaux a connu des variations plus modestes ; ceci est à rapprocher du fort taux de vacance des logements qu'on y observe.

Globalement, la construction reste modérée, avec 10% de logements achevés sur la période 1982-90, alors que la moyenne régionale dépasse 15%.

Résidences secondaires

Le parc de résidences secondaires se situe à un niveau moyen ; la répartition géographique traduit l'attraction touristique pour les zones rurales, où la part de résidences secondaires est très importante : Campagnac (36 %) Vézins-de-Lévezou (35%), Saint-Geniez-d'Olt (33%), La Salvetat-Peyralès (33%), Espalion (27%) et Cordes (26%).





Logements vacants

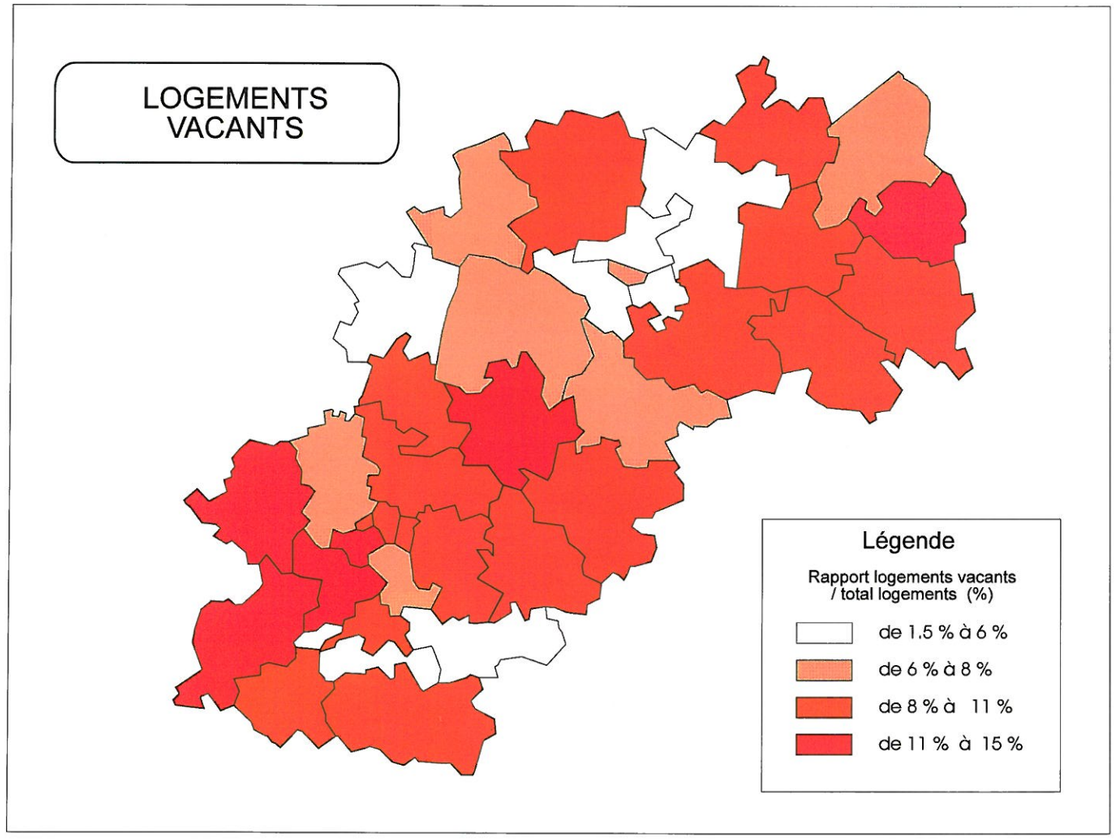
En 1990, le parc de logements compte 124 000 unités. Sa répartition dans la zone est très proche de celle de la population ; les différences viennent principalement du nombre de résidences et de logements vacants ; en effet le taux d'habitats vacants est plus important dans certaines zones rurales (Naucelle, Cordes, Campagnac), ainsi qu'à Carmaux et à Gaillac.

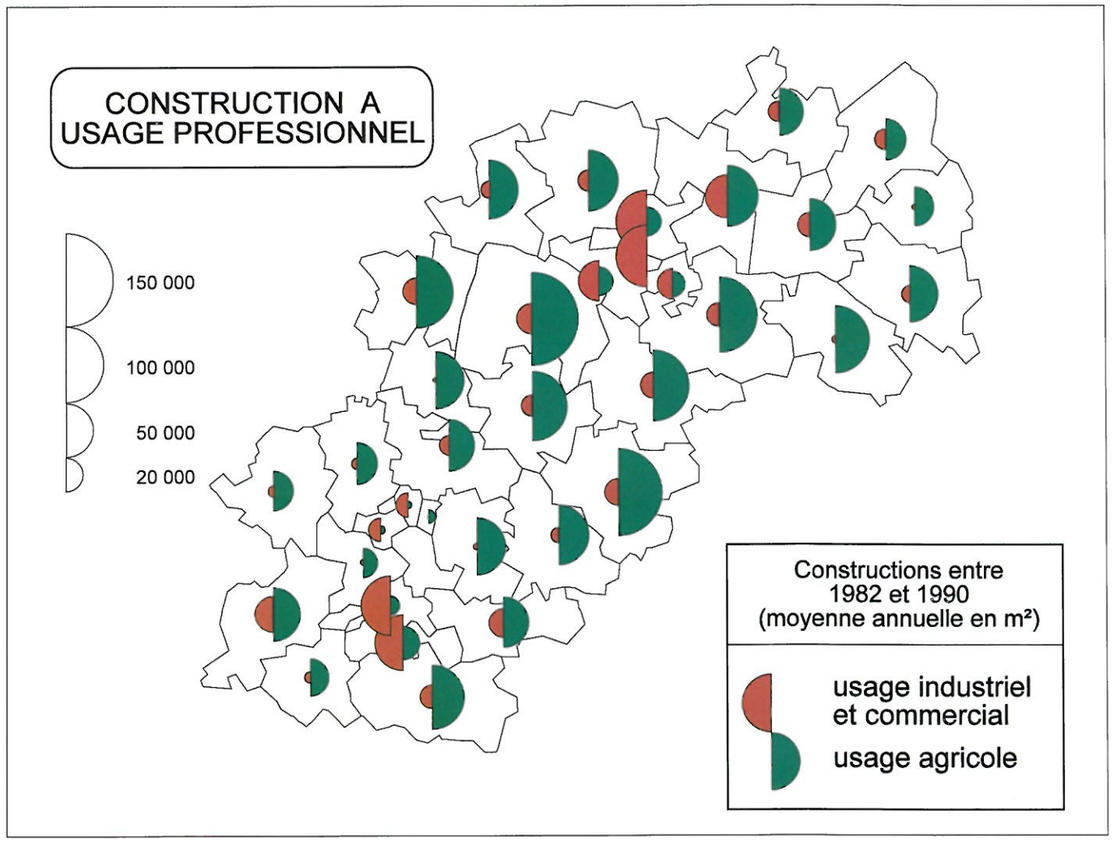
Locaux à usage professionnel

Les constructions de bâtiments à usages professionnels construits sur la période 1982-90 sont le reflet de la vocation des diverses zones irriguées par la RN88. Dans les cantons ruraux, les constructions agricoles prédominent largement, avec des valeurs très élevées (en m^2), à Baraqueville (150 000), Réquista (130 000), Pont de Salars (100 000), Rieupeyroux (90 000), Cassagnes-Bégonhès et Naucelle (85 000).

Pendant cette période (1982-1990), les principales surfaces industrielles et commerciales construites se trouvent sur les territoires de Rodez (170 000 m^2) et d'Albi (140 000 m^2), ainsi que dans les cantons plus ruraux de Bozouls et Gaillac.

Globalement, la zone d'influence de la RN88 a connu deux fois plus de constructions à usage agricole (1,7 million de m^2) que de celles à usage industriel ou commercial (0,8 million de m^2). Ceci corrobore la vocation essentiellement agricole de cette aire.



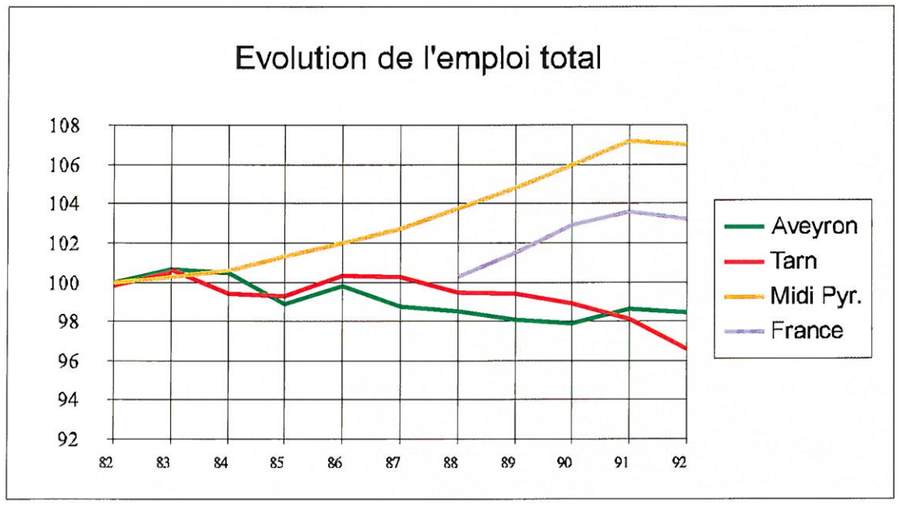


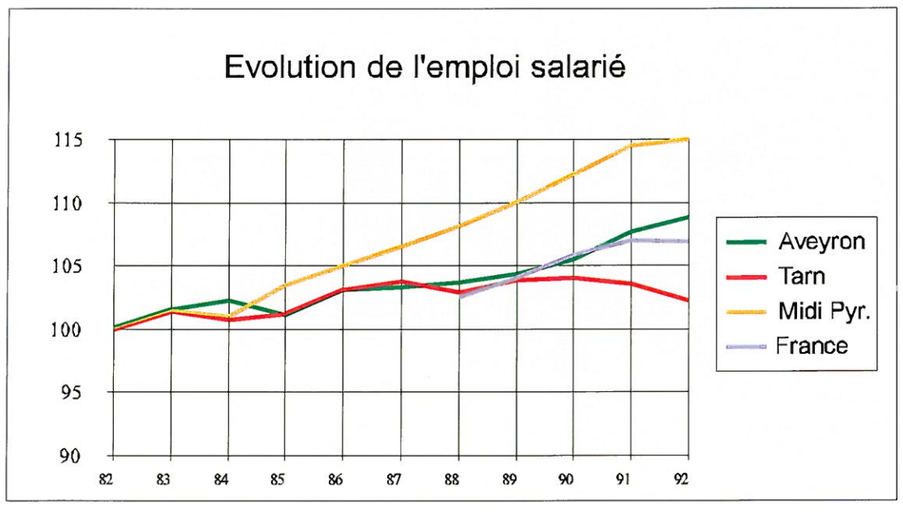
1.3. L'emploi

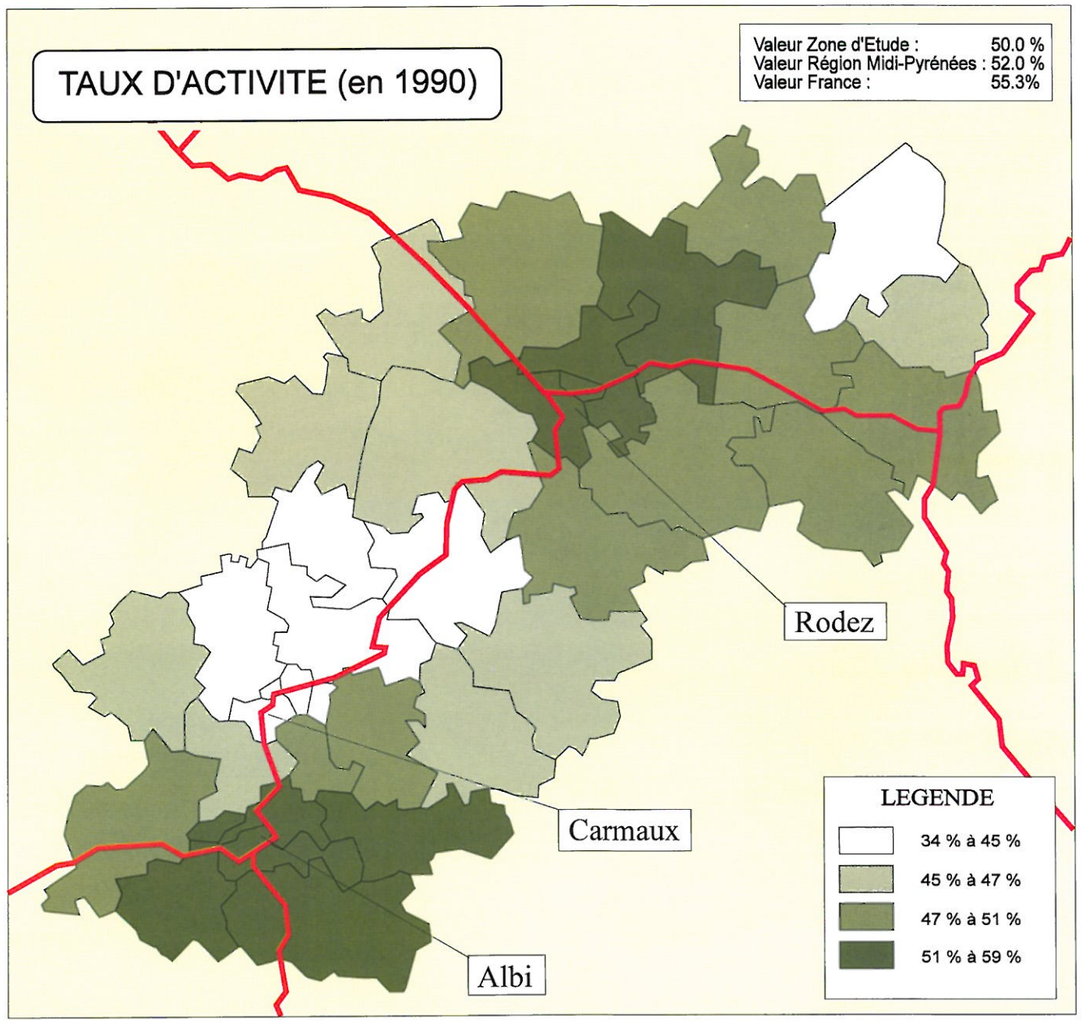
On observe une augmentation modérée de l'emploi salarié, surtout en Aveyron, mais une réduction progressive du nombre total d'emplois, dû en grande partie à la très forte diminution d'agriculteurs, accélérée à partir des années 60 par les facilités de départ à la retraite accordées à la profession.

La zone d'étude comporte plus de 100 000 actifs ayant un emploi ; le taux d'activité de 50,0 % est proche de la moyenne régionale (52,0%), mais inférieur à la moyenne nationale (55,3%).

Les valeurs les plus élevées se situent à Albi et au Sud-Est d'Albi, ainsi que dans l'agglomération ruthénoise.







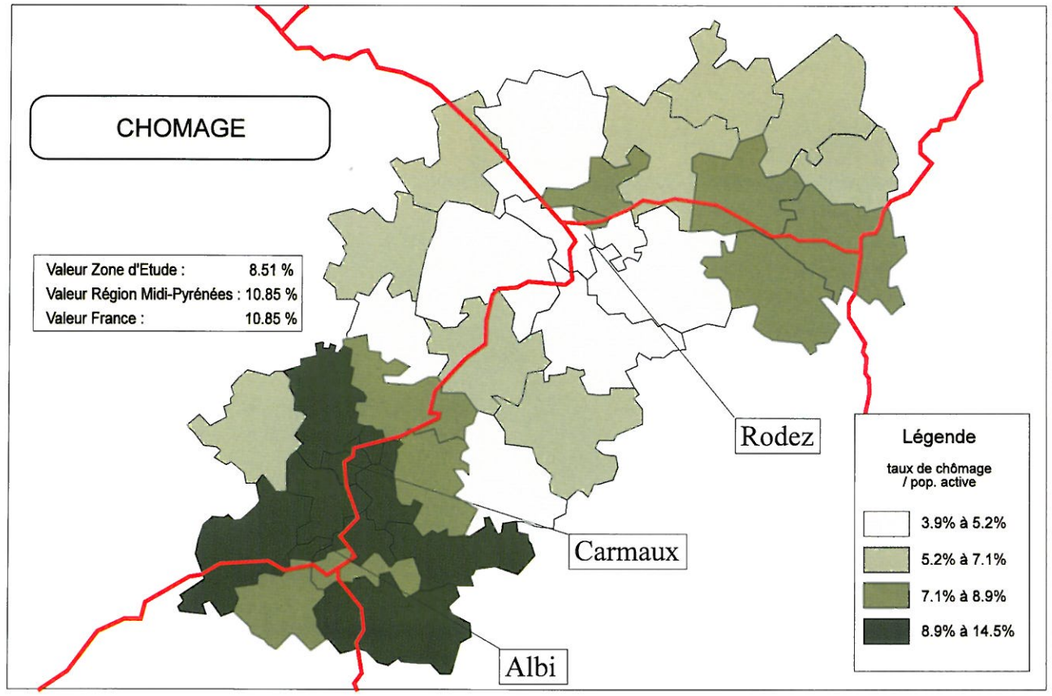
Le chômage

La zone d'étude est marquée par un faible taux de chômage : 8,5% (10,9% pour la région Midi-Pyrénées) ; ce sont les zones agricoles qui connaissent généralement les plus faibles taux : Baraqueville (3,9 %), Cassagnes-Bégonhès (4,2%), Rodez-Est et Ouest (4,4%), La Salvetat-Peyralès (4,6%).

Au contraire, les taux les plus élevés se situent à Carmaux-Sud (14,5%), Carmaux (13,0%), Gaillac (12,6%), Carmaux-Nord (12,2%) et Albi (11,8%), c'est-à-dire dans les zones urbaines. On peut noter le taux de chômage modéré de la ville de Rodez (7,5%).

Le taux de chômage est très inférieur dans la partie aveyronnaise de la zone (6,2%) que dans sa composante tarnaise (10,7%) ; ceci s'explique en particulier par :

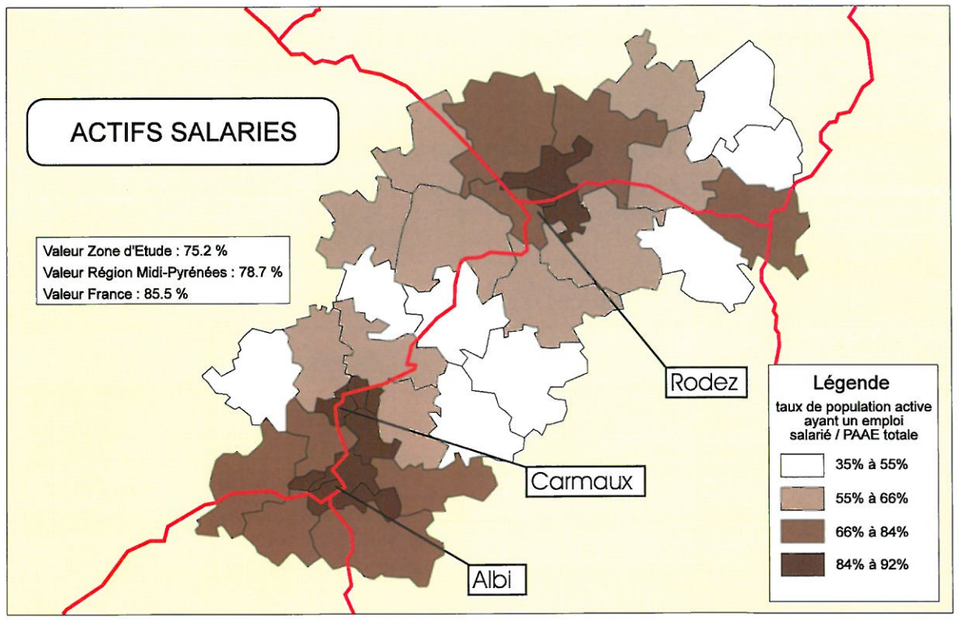
- la différence habituelle entre les taux de chômage en zones rurales et en zones urbaines,
- les difficultés économiques rencontrées dans le bassin Albi-Carmaux à la suite de la fermeture des houillères de Carmaux.
- la réduction des effectifs dans les entreprises textiles tarnaises,
- le départ des zones rurales des jeunes contraints de rechercher un emploi ailleurs,
- le maintien sur place, dans les zones rurales, d'une grande partie des préretraités.

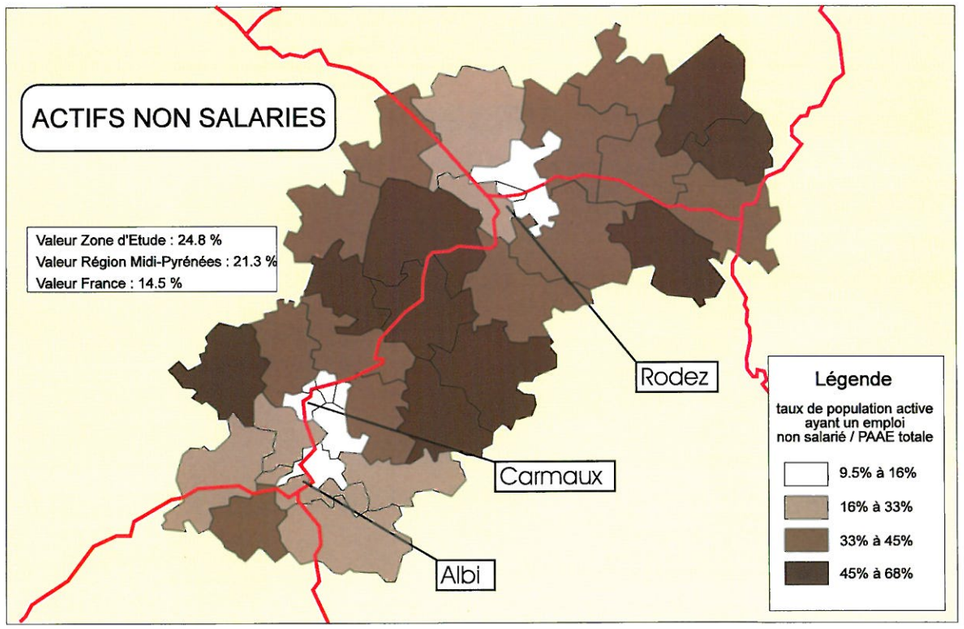


Activités salariées

Les emplois salariés sont principalement concentrés sur les 3 grandes unités urbaines de la zone, où ils représentent en moyenne 87% des actifs ayant un emploi en 1990.

A l'inverse, les cantons les plus ruraux fournissent des emplois principalement non salariés, avec des ratios maxima pour Vézins-de-Lévezou (68%), La Salvetat-Peyralès (65%), Naucelle (53%) et Réquista (52%).





Emplois par secteur d'activité

La répartition des emplois est proche des valeurs régionales et nationales pour le bâtiment, les services marchands et non marchands.

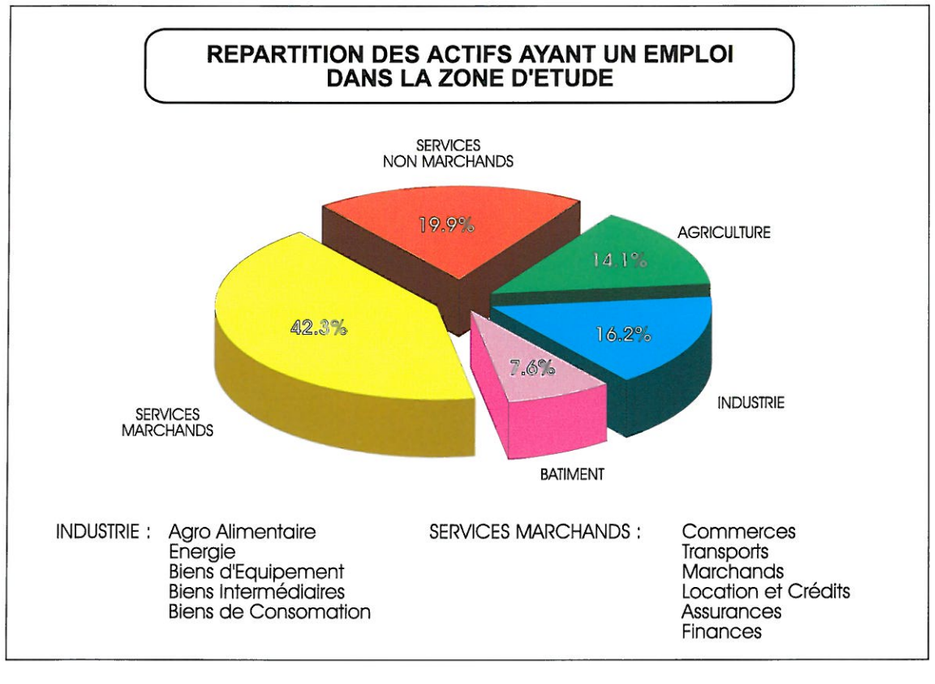
La part de l'agriculture est par contre singulièrement plus élevée, et celle de l'industrie moins importante.

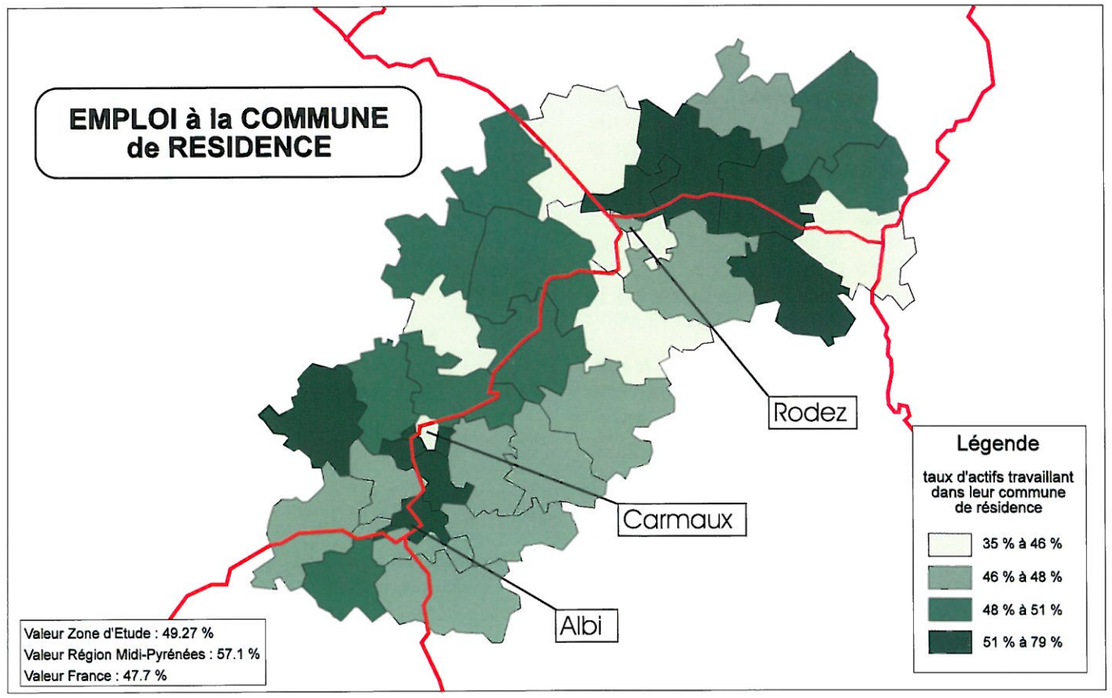
Déplacements domicile-travail

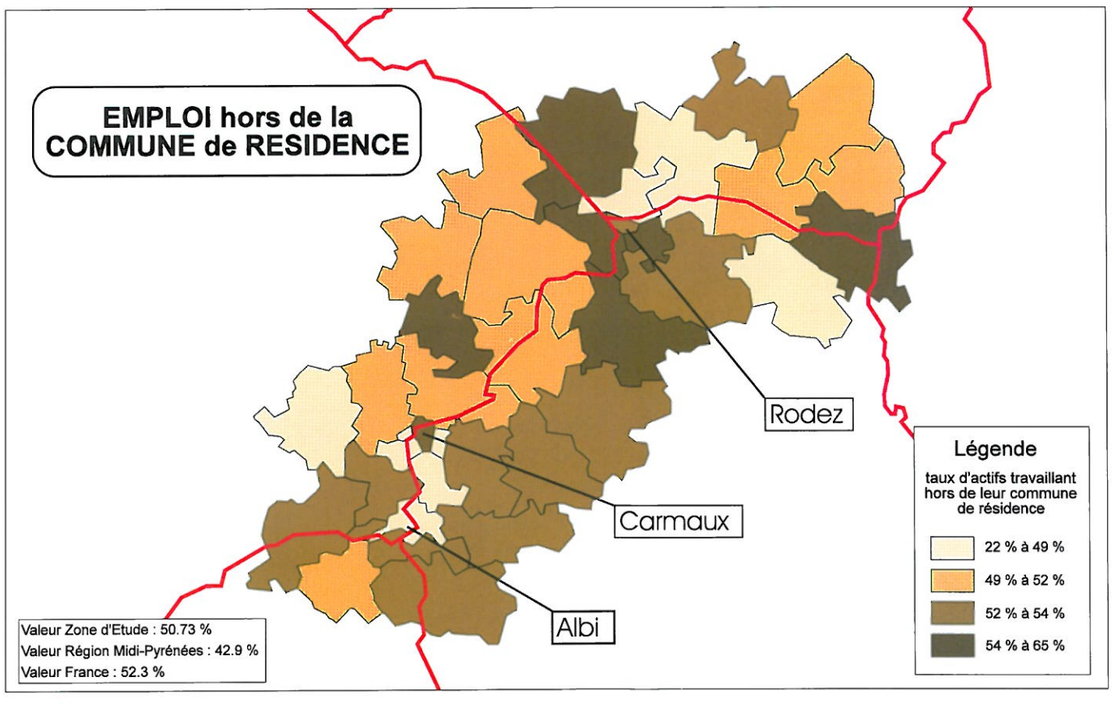
Les forts taux d'actifs travaillant hors de leur commune de résidence se rencontrent dans les cantons de Carmaux, Carmaux-Nord, Cassagnes-Bégonhès, Rodez-Ouest, Marcillac et à Albi. Ils y génèrent des migrations alternantes importantes.

Répartition de la population active ayant un emploi

	Zone étudiée	Région Midi-Pyrénées	France
Agriculture	14,1 %	10,5 %	5,7 %
Industrie	16,2 %	18,9 %	22,7 %
Bâtiment	7,6 %	7,7 %	7,4 %
Services marchands	42,3 %	43,0 %	45,0 %
Services non marchands	19,9 %	19,9 %	19,1 %



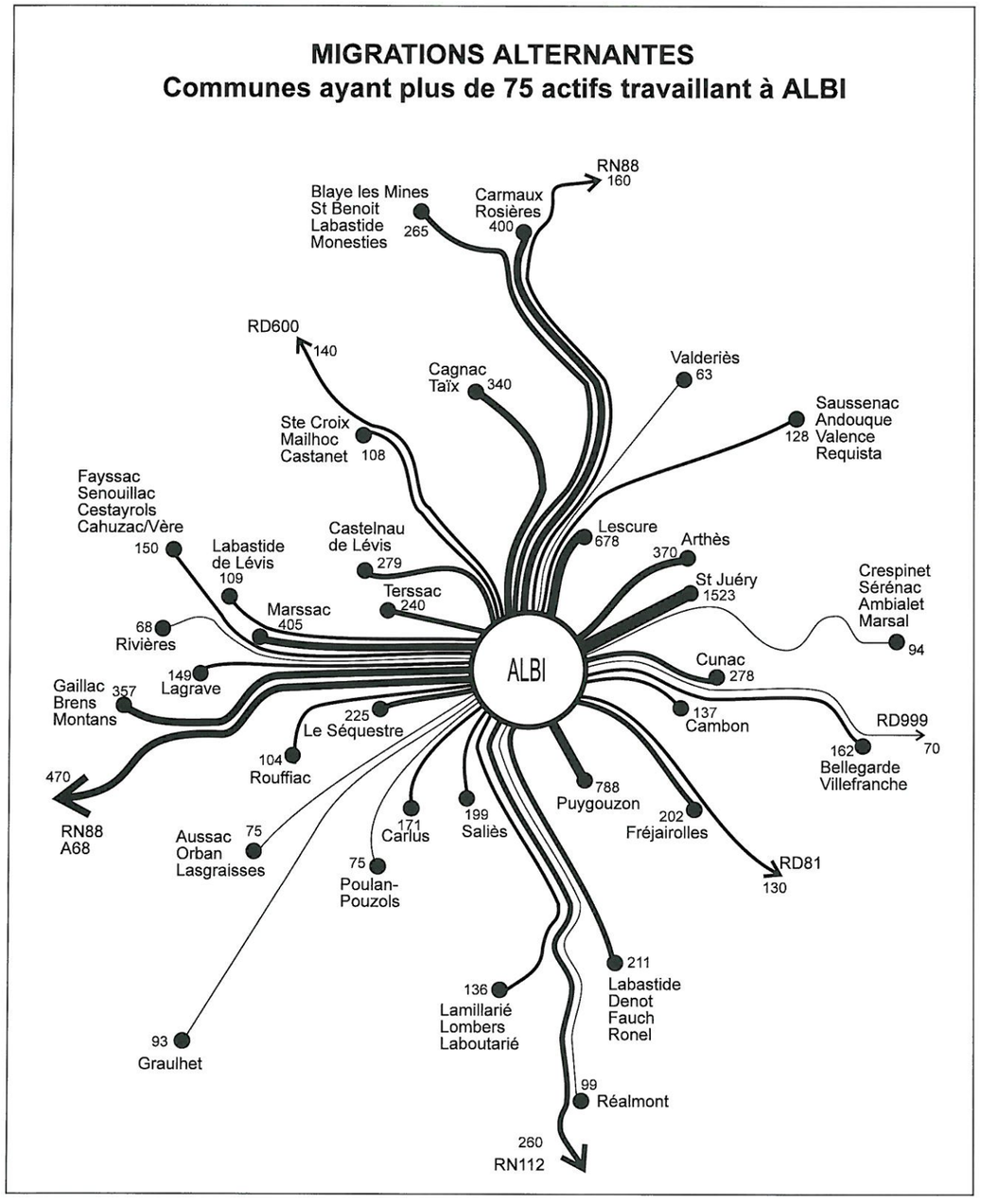


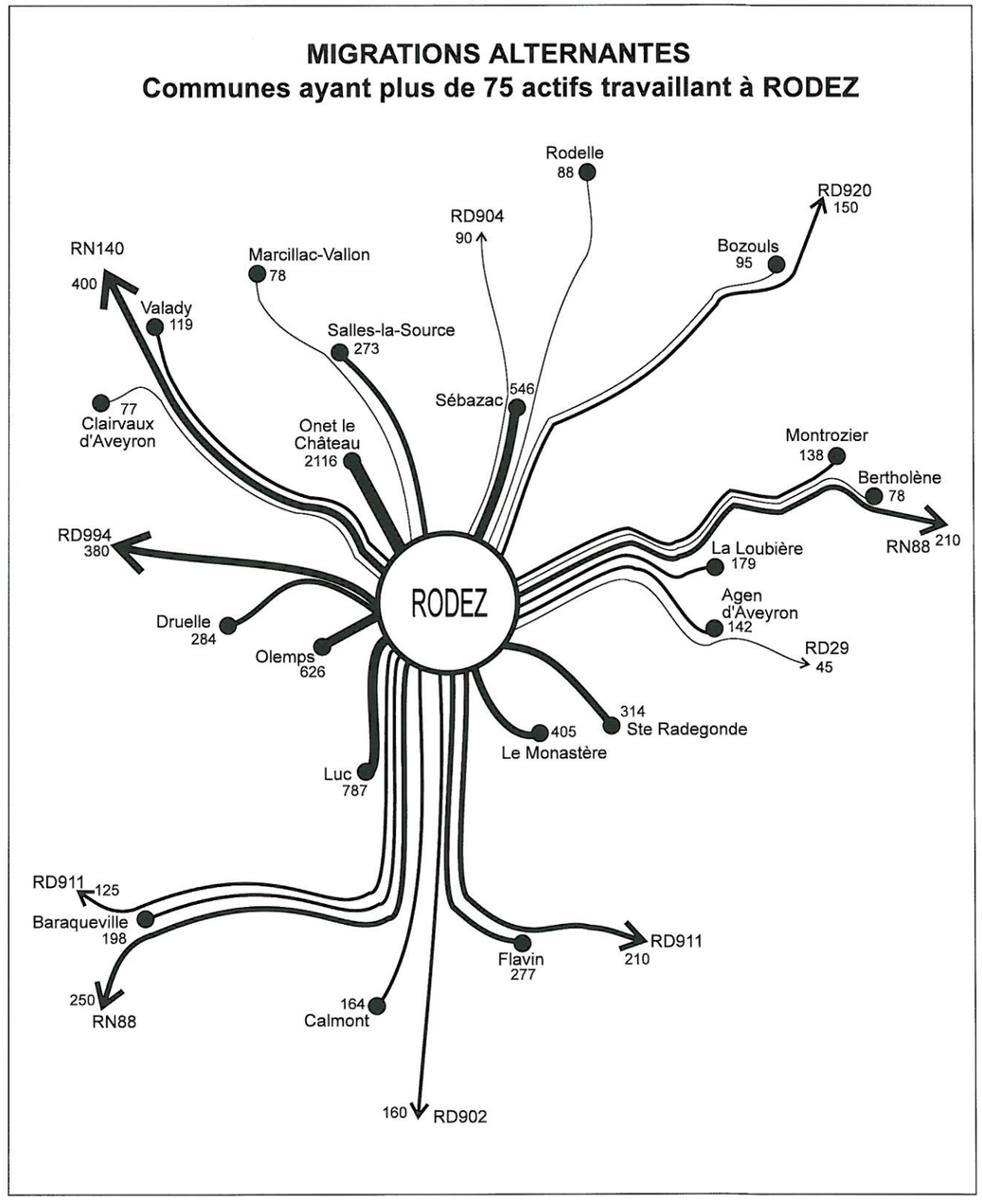


Principales migrations alternantes

Les principales liaisons quotidiennes de travailleurs correspondent à l'attraction exercée par les 2 Préfectures : Albi (11 300 travailleurs extérieurs à la commune en 1990) et Rodez (17 900 travailleurs).

Les communes qui y envoient des travailleurs sont visualisées ci-dessous. Les principales sont :
- pour Albi : St-Juéry, Puygouzon, Lescure d'Albigeois, Marssac, Carmaux, Cagnac.
- pour Rodez : Onet-le-Château, Luc, Olemps, Sébazac-Concourès, Le Monastère, Ste-Radegonde.

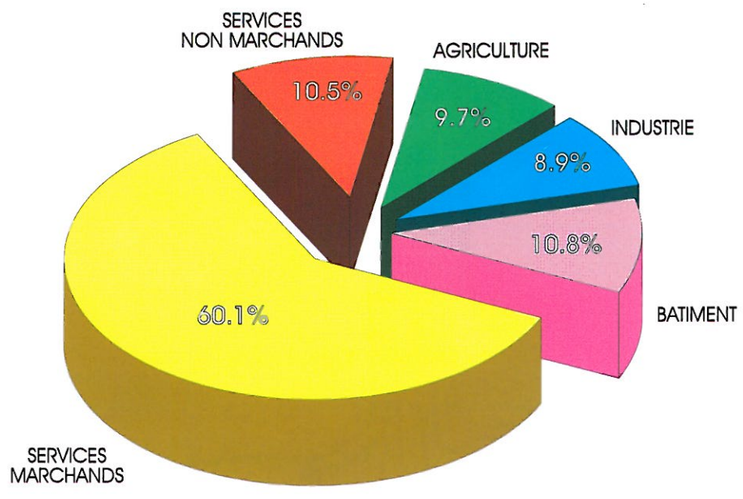




Les services marchands occupent dans la zone une part prépondérante, avec 60 % du total des établissements recensés.

Au niveau des établissements à caractère industriel, qui représentent 9% du total, les parts prépondérantes reviennent à l'industrie des biens de consommation (45%) et à l'industrie agro-alimentaire (25%).

REPARTITION DES DIFFERENTS ETABLISSEMENTS DANS LA ZONE D'ETUDE



INDUSTRIE : Agro Alimentaire
Energie
Biens d'Equipement
Biens Intermédiaires
Biens de Consomation

SERVICES MARCHANDS : Commerces
Transports
Marchands
Location et Crédits
Assurances
Finances

Répartition des secteurs d'activités selon les cantons

La carte ci-contre visualise la répartition de la P.P.A.E. (Population Active Ayant un Emploi) par secteur d'activité.

Dans certains cantons très ruraux, l'agriculture représente une part qui dépasse même celle des services marchands : c'est le cas de l'ensemble de la partie centrale de l'aire d'influence du projet (Baraqueville, Cassagnes-Bégonhès, Réquista, Naucelle, La Salvetat-Peyralès, Rignac, Pampelonne et Valence-d'Albigeois).

La part représentée par les services est très importante dans les 2 agglomérations d'Albi et de Rodez :

- ensemble des cantons d'Albi : 77 %
- ensemble des cantons de Rodez : 73 %

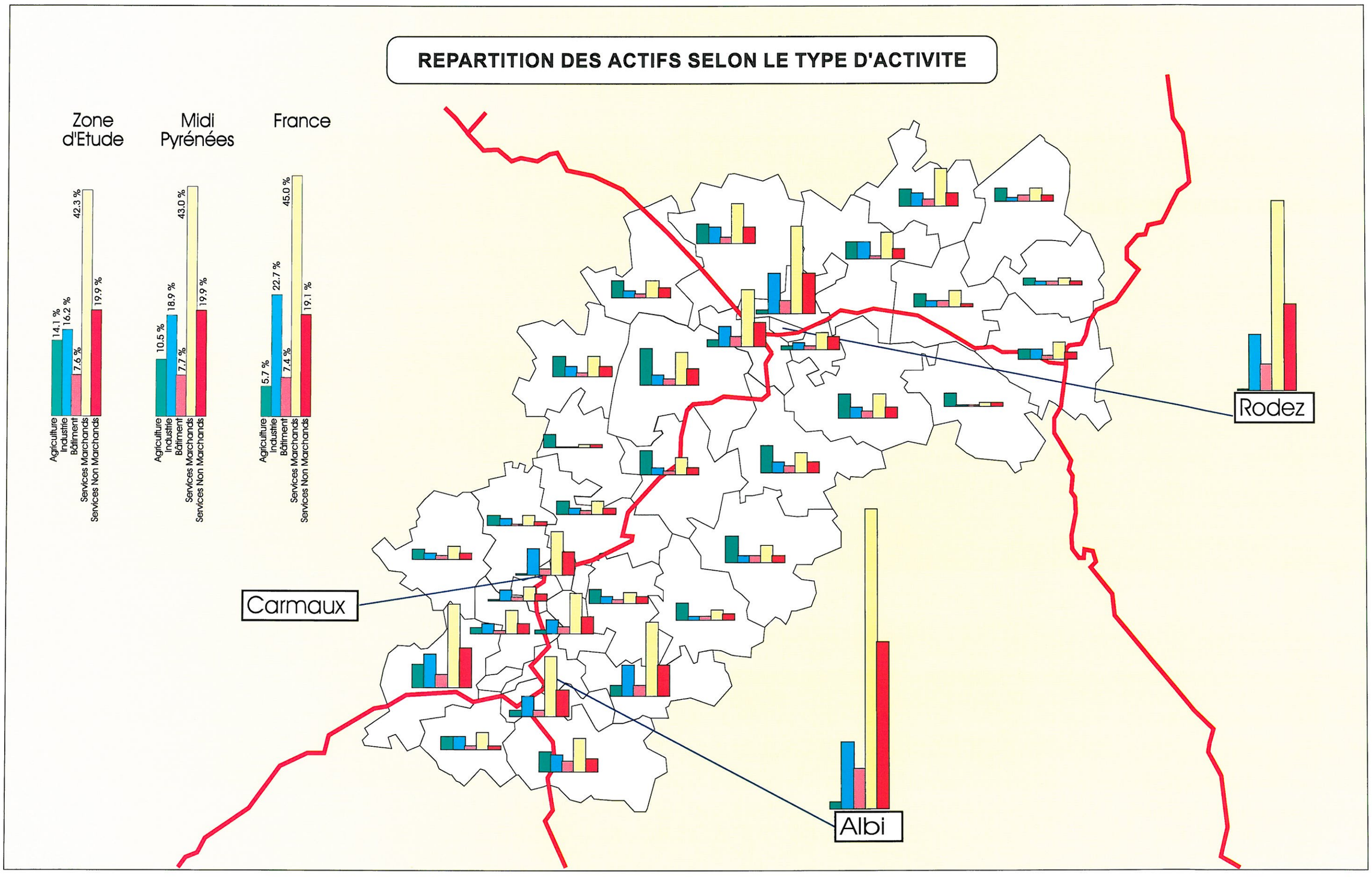
Quelques cantons ruraux ont une part de services relativement importante :

- Villefranche-d'Albigeois (67 %), Gaillac (64 %), Espalion (59 %) et Marcillac-Vallon (55 %) ; d'autres au contraire n'atteignent pas 1/3 des emplois : Vézins-de-Lévezou (29 %) et La Salvetat-Peyralès (30 %).

La part représentée par l'emploi industriel est également extrêmement réduite (4 %) dans ces 2 cantons ruraux ; elle est maximale dans l'agglomération de Carmaux (29 % sur les 3 cantons). Les autres cantons dont la part des emplois industriels est soutenue sont :

- Cadalen (26 %), Séverac-le-Château (23 %), Bozouls (22 %), Rodez-Nord (22 %), Villefranche d'Albigeois (20 %) et Albi Nord-Est (19 %).

REPARTITION DES ACTIFS SELON LE TYPE D'ACTIVITE



1.4. Les activités dominantes

* L'agriculture

L'agriculture dans l'aire d'étude est un secteur d'activité essentiel ; à l'exception de la partie Sud-Ouest où l'on rencontre des productions céréalières et fruitières, la zone est marquée par la prépondérance de l'élevage et des activités dérivées de l'industrie agro-alimentaire. A titre d'exemple, Laissac et Réquista sont respectivement les 3ème et 4ème marchés à bestiaux de France en 1994.

L'outil agricole a encore besoin d'adaptation, mais l'industrie agro-alimentaire fournit des ressources importantes.

La répartition en grands secteurs d'activité met en évidence l'importance du secteur agricole qui dépasse 14% sur la zone d'étude alors qu'il n'est que de 10% sur Midi-Pyrénées et moins de 6% en France.

Les résultats du dernier recensement général de l'agriculture de 1988 et l'exploitation des données des productions agricoles départementales de 1992 font apparaître les caractéristiques suivantes :

L'exploitation agricole

Comme on le constate par ailleurs, la population des exploitants agricoles est une population âgée ; les jeunes sont peu nombreux à vouloir reprendre ou créer une exploitation ; les plus âgés abandonnent difficilement la gestion de leur exploitation.

La main-d'oeuvre est plus jeune et fortement féminisée. Les petites exploitations diminuent d'année en année, au profit de celles de moyennes et grandes tailles, ce qui améliore la productivité, mais réduit le nombre d'emplois.

Toutefois, en Aveyron, la diminution de l'importance de la branche agricole est plus lente (effectifs agricoles en baisse de 16 % entre 1975 et 1987), et la politique volontariste d'installation des jeunes a eu des effets positifs (3 894 jeunes installés entre 1973 et 1987).

Surfaces agricoles utilisées

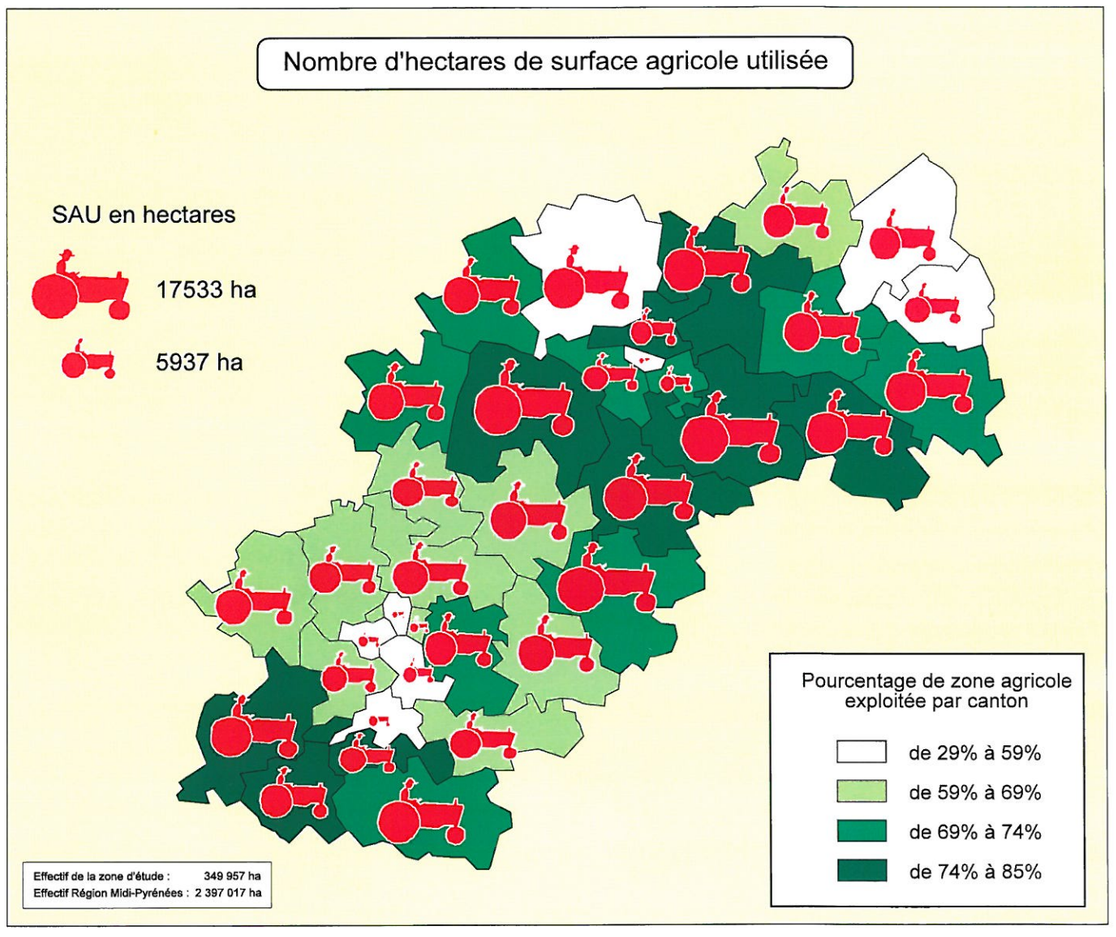
La surface agricole utilisée en 1990 pour l'aire d'étude est de 3 500 km^2, soit 68 % de la superficie totale. Ce ratio est plus élevé que celui de la région Midi-Pyrénées (53 %).

Les cantons où ce ratio est le plus élevé sont essentiellement aveyronnais : Cassagnes-Bégonhès (82 %), Rodez-Nord (80 %), Baraqueville (75 %), Bozouls, Rieupeyroux, Pont-de-Salars (74 %) et Vézins-de-Lévezou (74 %), ainsi que ceux de la partie tarnaise au Sud-Ouest de l'aire d'étude : Cadalen (78 %), Albi-Sud (75 %), Gaillac (74 %), Valderiès (72 %).

Evolutions récentes

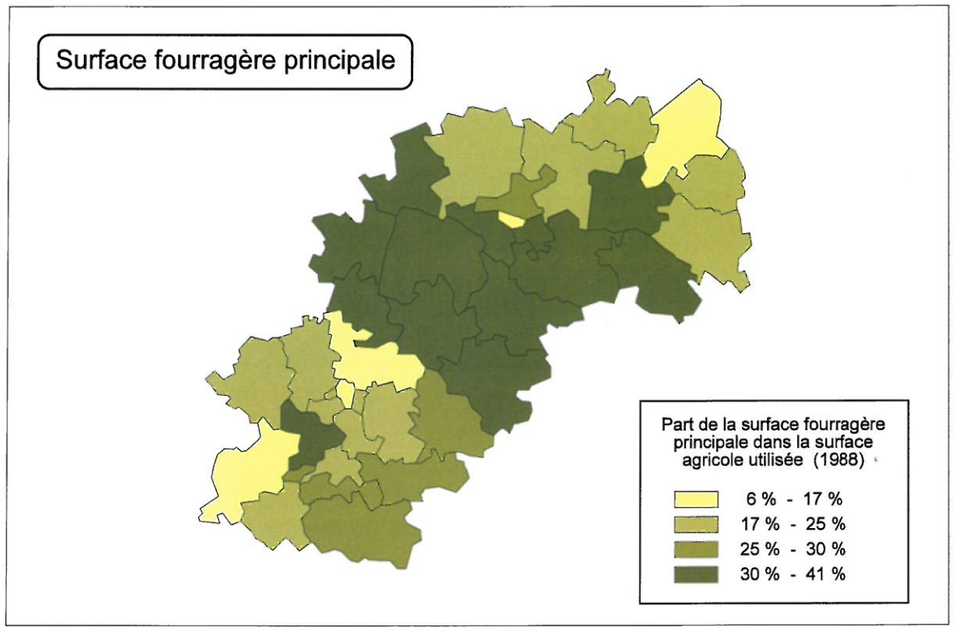
L'évolution entre 1979 et 1988 est marquée par :

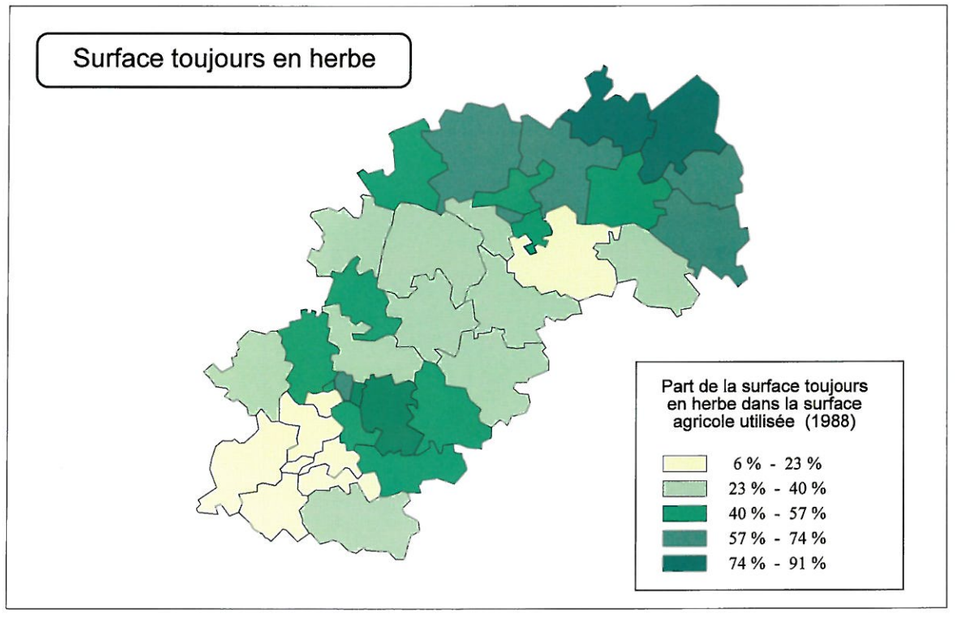
- une augmentation des surfaces destinées au fourrage (+ 10 %), au détriment des surfaces toujours en herbe (- 9 %),
- le démarrage des cultures industrielles (S.A.U. multipliée par 5),
- la baisse des céréales (- 11 %), et notamment celle du maïs.



Des terres souvent tournées vers l'élevage.

L'aire d'étude est globalement assez montagneuse ; elle est donc avant tout une zone d'élevage. Par rapport à la surface agricole utilisée, la part des surfaces toujours en herbe et des surfaces fourragères principales est très élevée ; elle décroît du Nord au Sud. Les valeurs les plus importantes correspondent aux cantons de Saint-Geniez (97%), Espalion (93%), Campagnac (90%), Bozouls (88%), Laissac (87%), Séverac-le-Château (87%) et Marcillac (86%).





Les productions agricoles

La majorité de la production agricole brute finale provient des productions animales.

L'Aveyron et le Tarn produisent annuellement environ 55 000 tonnes de viande bovine, 20 000 tonnes de viande ovine et 55 000 tonnes de viande de porc. Chèvres, canards gras, lapins et poulets complètent la production animale.

Les deux départements livrent à l'industrie environ 4,5 millions d'hectolitres de lait de vache, et 1,4 million d'hectolitres de lait de brebis.

Les autres productions agricoles concernent :

. les céréales (blé, orge, maïs) et les cultures industrielles (tournesol, colza) au sud de l'aire d'étude,

. la vigne, dans la partie Sud-Ouest de la zone : Gaillac, Cadalen, et dans le canton de Marcillac-Vallon.

. les légumes frais et les fruits, surtout dans le Tarn.

A la production agricole brute, viennent s'ajouter les productions de l'industrie agro-alimentaire, qui constitue une chance pour l'agriculture de la zone et notamment :

- l'industrie fromagère,
- la première transformation des viandes,
- l'industrie de la conserve, des plats cuisinés et de la charcuterie-salaisonnerie,
- l'industrie des aliments pour animaux,
- la vinification.

Les productions agricoles sont à l'origine des ressources dont les principales proviennent de :

- l'industrie de la viande :
  . 2 760 millions de Francs dans l'Aveyron,
  . 1 000 millions de Francs dans le Tarn.
- l'industrie laitière :
  . 3 470 millions de Francs dans l'Aveyron,
  . 1 400 millions de Francs dans le Tarn.
- les fabriques de conserves :
  . 440 millions de Francs dans l'Aveyron,
  . 100 millions de Francs dans le Tarn.

Les foires et marchés

Cette activité fortement orientée vers l'élevage a eu pour corollaire une organisation des circuits de vente autour de foires et de marchés, qui outre leur fonction commerciale, jouent un rôle économique et social très particulier dans des départements essentiellement agricoles.

De nombreuses foires subsistent encore dans la zone d'étude : Tanus, Naucelle, Baraqueville, Rieupeyroux,....

Deux pôles méritent une mention toute particulière compte tenu de leur importance :

- Laissac, tout d'abord, qui arrive au 3ème rang en France en 1994 au total de têtes (190 000) tous cheptels confondus, derrière Sancoins et Châteaugontier. Il s'y échange chaque année plus de 60 000 gros bovins et 120 000 ovins et caprins.
- Réquista, ensuite, classé 2ème marché français en 1994 pour le nombre d'ovins et caprins, avec près de 150 000 têtes.

Un très important cheptel

Les ovins

La race ovine est présente en abondance dans l'aide d'étude, et tout particulièrement sur les plateaux de l'Est aveyronnais ; au dernier recensement général agricole de 1988, on dénombrait plus de 700 000 moutons ou brebis dans cette zone, dont 300 000 pour les seuls cantons de Réquista, Cassagnes-Bégonhès, Pont-de-Salars et Vézins-de-Lévezou.

A l'échelle de la Région Midi-Pyrénées, le cheptel de la zone représente 30% du total sur 11% du territoire.

L'Aveyron est le premier département moutonnier de France.

La production annuelle de viande ovine s'élève à plus de 16 000 tonnes en Aveyron (1992).

La livraison de lait de brebis à l'industrie concerne 1,2 million d'hectolitres (en particulier aux caves de Roquefort).

Les bovins

Les bovins sont également présents en grande quantité sur la totalité de l'aire d'étude ; on dénombrait en 1988 près de 300 000 têtes, dont la moitié en vaches. C'est dans la partie centrale de l'aire d'étude (Sud de l'Aveyron) que les effectifs sont les plus importants, en particulier à Baraqueville (34 000), Rieupeyroux (21 000), Naucelle (17 000) et Cassagnes-Bégonhès (16 000).

A l'échelle de la Région Midi-Pyrénées, le cheptel de la zone représente 23% du total sur 11% du territoire.

La production annuelle de viande de boeuf est estimée à 28 000 tonnes en Aveyron, dont 15 600 en abattage contrôlé. Dans le Tarn, les abattages contrôlés fournissent la même quantité.

La livraison de lait de vache à l'industrie laitière concerne 3 millions d'hectolitres dans l'Aveyron et 1,4 dans le Tarn.

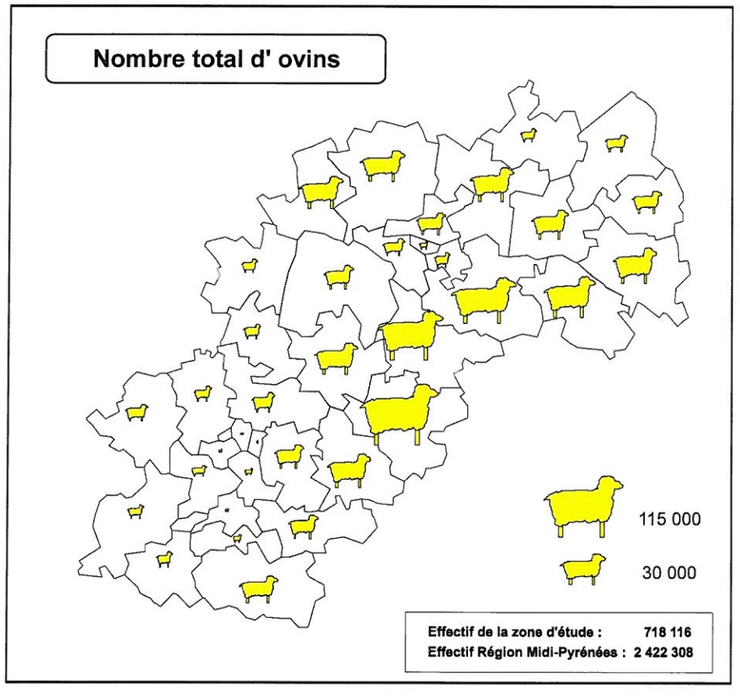
Les porcins

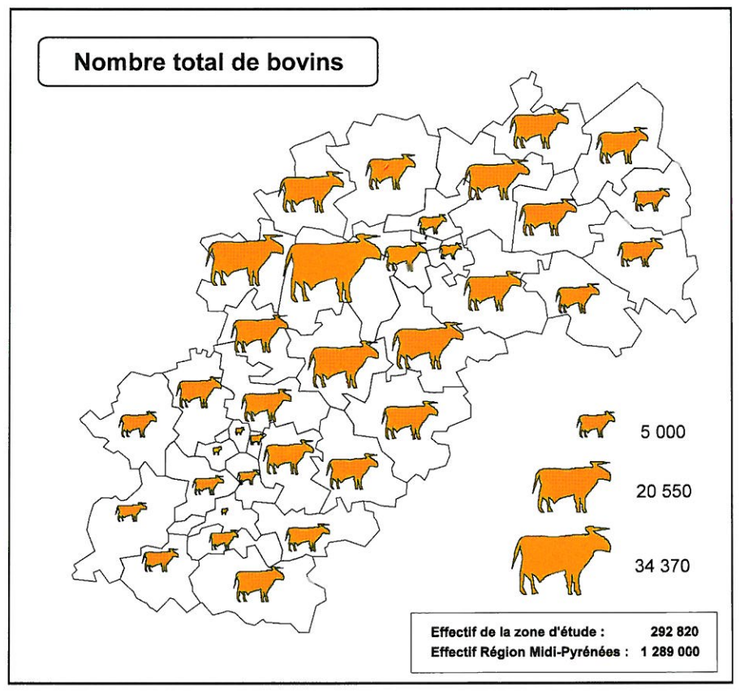
Les porcins sont élevés majoritairement dans la partie Centre et Ouest de la zone d'étude.

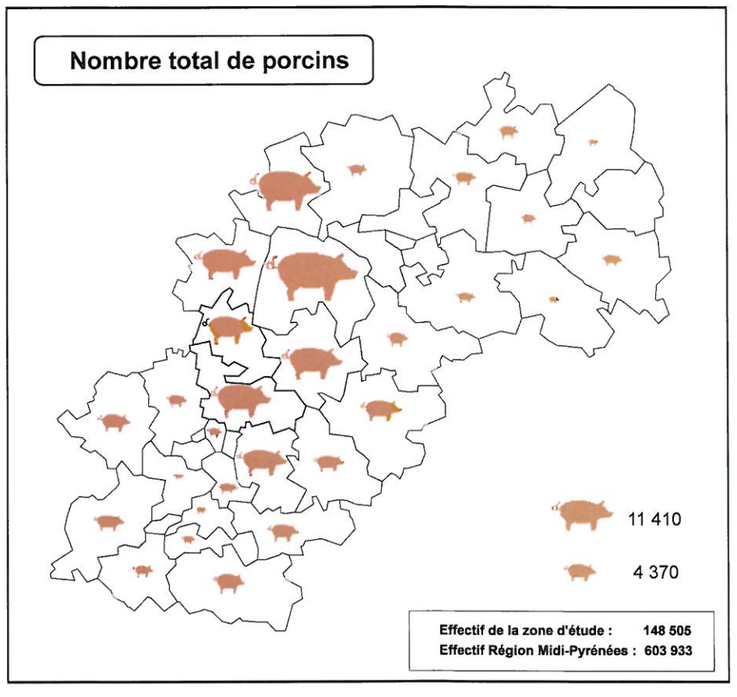
Sur un effectif total de près de 150 000 têtes, on en dénombre 57% dans les seuls régions de Baraqueville (29 000), Rignac (19 000), Pampelonne et Naucelle (13 000), Rieupeyroux (11 000).

A l'échelle de la Région Midi-Pyrénées, le cheptel de la zone représente 25% du total sur 11% du territoire.

La production annuelle de viande de porc est estimée à 26 000 tonnes dans l'Aveyron et à 21 000 tonnes dans le Tarn.







* L'industrie

Place dans l'économie

- Aveyron :

Bien que l'agriculture ait longtemps dominé la vie économique, l'industrie aveyronnaise possède une tradition ancienne. Les activités qui constituaient l'assise de cette industrie (exploitation des richesses minières, fer et charbon du bassin de Decazeville, travail du cuir) ont toutefois connu une crise sévère au cours des dernières décennies. Aujourd'hui, dans l'économie de l'Aveyron, l'industrie assure 21 % de la valeur ajoutée et 17 % de l'emploi total. Ces pourcentages sont inférieurs à la moyenne française ; le développement des activités tertiaires et une agriculture qui fournit encore 20 % des emplois du département donnent à l'industrie un poids modeste, même si celle-ci, en se diversifiant, a su maintenir un niveau d'activité satisfaisant.

- Tarn :

L'industrie assure le quart de la valeur ajoutée totale de l'économie tarnaise. Ce pourcentage est équivalent à la moyenne française ; mais dans une région plutôt agricole et tertiaire comme l'est Midi-Pyrénées, il confère au Tarn un statut de département très industrialisé. La part de l'industrie dans l'emploi total (25 % pour 18 % dans l'ensemble de la région) est encore aujourd'hui la plus forte de Midi-Pyrénées.

L'originalité de l'industrie du Tarn est d'avoir acquis cette dimension industrielle au travers d'entreprises ou d'établissements plutôt petits. Avec trois mille implantations distinctes, l'industrie du Tarn dispose du second réseau industriel de Midi-Pyrénées, après la Haute-Garonne.

Evolution depuis trente ans

- Aveyron :

Grâce à la création de nouvelles entreprises et à des augmentations d'effectifs dans les unités existantes, les industries métallurgiques - avant de décliner à leur tour - permirent une légère remontée de l'emploi industriel au début des années 70. Cette conjoncture passagèrement favorable n'a pu toutefois infléchir la tendance à long terme. Entre 1962 et 1988, l'emploi industriel a baissé du fait de l'effondrement des deux pôles d'activité sur lesquels s'était autrefois construite l'industrie aveyronnaise : l'activité minière (bassin de Decazeville) et le travail du cuir (concentré autour de Millau). Au cours de cette période, le poids de l'industrie dans l'emploi total a décru au même rythme que celui observé en Midi-Pyrénées. La progression apparue depuis 1989 provient des industries agro-alimentaires, et dans une moindre mesure des biens d'équipement.

- Tarn :

Au début du siècle, l'industrie du Tarn employait 42 000 personnes. Soixante quinze ans plus tard, au moment du premier choc pétrolier, elle rassemblait encore près de 40 000 actifs. Depuis, 9 000 emplois - soit à peu près le quart des postes de travail - ont disparu, et aucune amélioration ne se dessine. La fermeture progressive de l'exploitation minière de fond, annoncée en 1983 (bassin de Carmaux - Albi) réduit sensiblement les effectifs du secteur de l'énergie. Le déclin du textile du cuir et de l'habillement s'accentue à partir de 1985. En près de trente ans, l'industrie du Tarn a perdu proportionnellement plus d'emplois que l'industrie nationale.

Activités dominantes dans l'aire d'étude :

La spécialisation de la zone aveyronnaise dans l'élevage s'est accompagnée d'un développement des industries agro-alimentaires qui lui sont liées. C'est ainsi que l'industrie laitière constitue la première activité de la zone. Du ramassage quotidien du lait jusqu'à la commercialisation des produits laitiers, cette activité est aujourd'hui très organisée.

On a assisté parallèlement à une tentative de diversification de l'activité industrielle vers celles des biens d'équipement génératrice d'emplois, avec en particulier les pièces pour l'automobile (Robert Bosch, Labinal ...). Ce secteur est devenu un nouvel axe de spécialisation, assez original en Midi-Pyrénées. Parallèlement, les industries traditionnelles liées à la métallurgie ont perdu de leur importance.

La diversification des activités industrielles tarnaises, pourtant plus prononcée que dans d'autres départements de la région, est encore limitée. Parmi les établissements de 10 salariés ou plus, sept secteurs regroupent 70 % des effectifs. Textile, cuir, habillement en emploient à eux seuls 42 %. Ces trois activités, ont vu leurs effectifs fondre de moitié au début du siècle. Mais leur présence dans l'industrie du Tarn est toujours déterminante : ainsi, toute proportion gardée, le textile a actuellement dans l'emploi salarié une place quatre fois plus grande qu'en France. Cette activité, qui est prépondérante dans toute la partie Sud du Tarn (Castres - Mazamet) est toutefois beaucoup moins présente dans la bande d'étude.

Un certain renouvellement de la base industrielle est néanmoins intervenu, dans le Tarn, ces dernières années. De nouveaux axes de spécialisation apparaissent maintenant, dans l'industrie pharmaceutique par exemple.

Autres industries

- Industrie du bois (travail mécanique)

L'industrie du bois est dans son ensemble la résultante d'entreprises créées par des entrepreneurs privés. En scieries, quelques unités sont parmi les plus modernes et les plus innovantes du Sud de la France. En menuiserie industrielle et charpente, plusieurs unités ont réalisé des investissements importants et ont un niveau de performance leur permettant de hisser leurs produits aux tous premiers rangs. En industrie du meuble, l'importance des fabricants et la qualité des produits sont très satisfaisantes.

Cette activité s'est développée à partir d'un très fort savoir-faire local, lui-même dû à l'origine à la présence d'essences variées de bois : chêne, hêtre, châtaignier, noyer, résineux... Le savoir-faire s'est transmis et a donné naissance dans les années 60 à 70 à une industrie aujourd'hui assez florissante, mais qui n'utilise que très partiellement les bois locaux.

Le centre de cette activité est regroupé autour de l'agglomération ruthénoise.

- Autres secteurs industriels

Les autres secteurs d'activité sont le travail du plastique, l'électronique, l'imprimerie, la sérigraphie industrielle, le luminaire et le travail du cuir.

On citera enfin l'industrie liée à l'hydroélectricité.

Localisation des principales industries

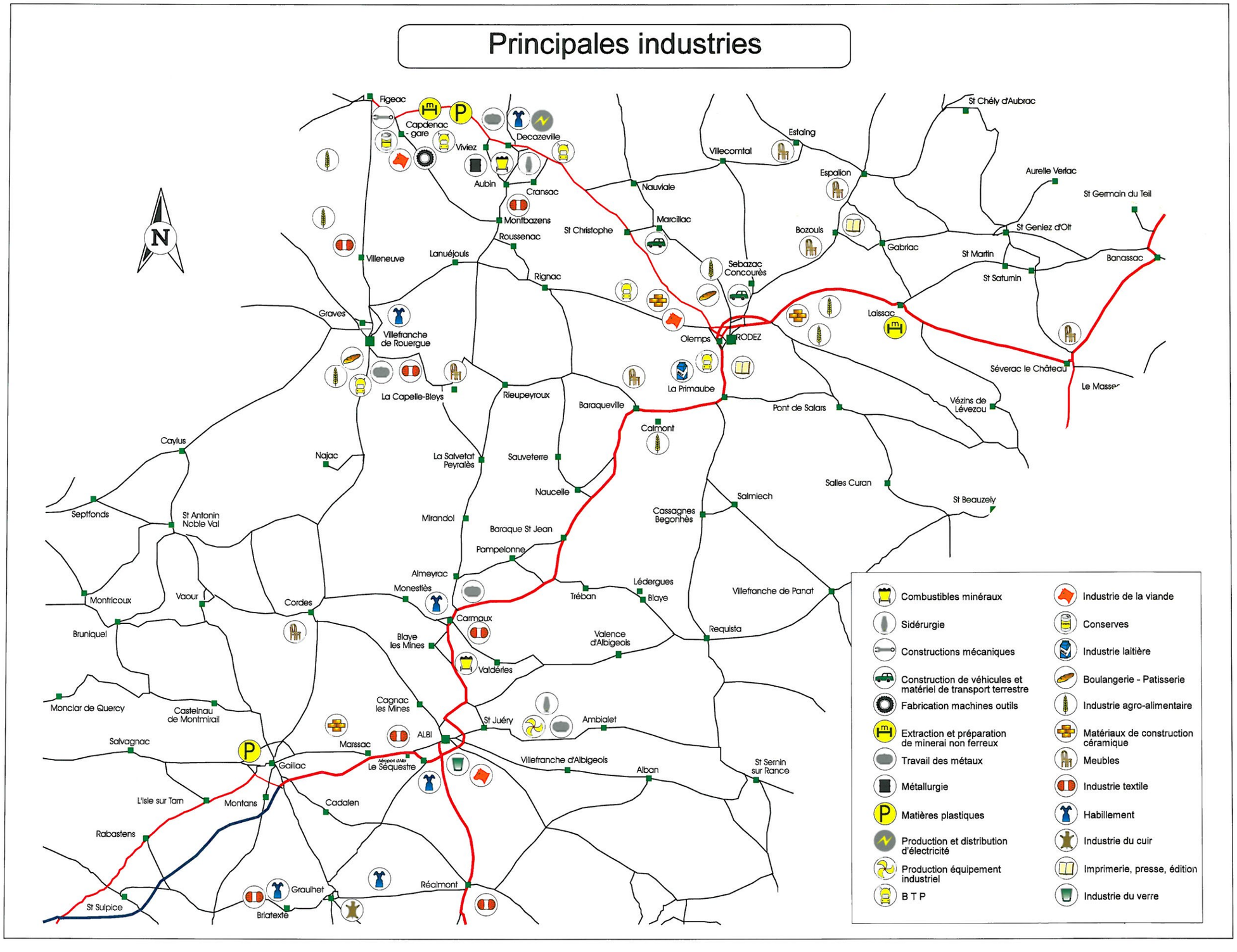
Les principales implantations industrielles sont figurées sur la carte ci-contre par type d'activité ; ce document inclus des cantons proches de la bande d' étude, notamment Decazeville, Villefranche-de-Rouergue et Graulhet, car ils présentent des activités spécifiques intéressantes.

Les principaux établissements industriels représentés sont explicités sur le tableau joint en annexe 1.

Les dominantes sont pour chaque région :

- Rodez : les activités agro-alimentaires (viande, lait, boulangerie ...), l'équipement automobile, le travail du bois et l'imprimerie.
- Decazeville : les charbonnages et la métallurgie.
- Villefranche-de-Rouergue : la mécanique, la confection et l'agro-alimentaire.
- Carmaux : les charbonnages, la métallurgie et la confection.
- Albi : l'industrie textile, l'équipement industriel, la verrerie, la sidérurgie, l'industrie de la viande, la confection et l'électronique.
- Gaillac : les matières plastiques et l'agro-alimentaire.

Principales industries



Zones d'activités

Les principales zones d'activités sont répertoriées en annexe 2 et visualisées ci-contre. On remarque la forte attractivité de la RN88, à Albi, Carmaux et Rodez. Les zones sont en effet regroupées aux abords immédiats de cet axe ou des voies qui y conduisent. Les pôles les plus importants sont :

- la Z.A. Bel Air - La Peyrinie, à Rodez (100 ha)
- la Z.A. d'Albi - St Juéry (41 ha)
- le site industriel de Ranteil à Albi (42 ha)
- la Z.A. Jarlard à Albi (41 ha)
- la Z.A. Bourran, à Rodez (31 ha).

Globalement les zones d'activités s'étalent sur près de 850 hectares, dont 200 sont disponibles (taux moyen d'occupation : 75 %).

D'autres zones sont en cours de création :

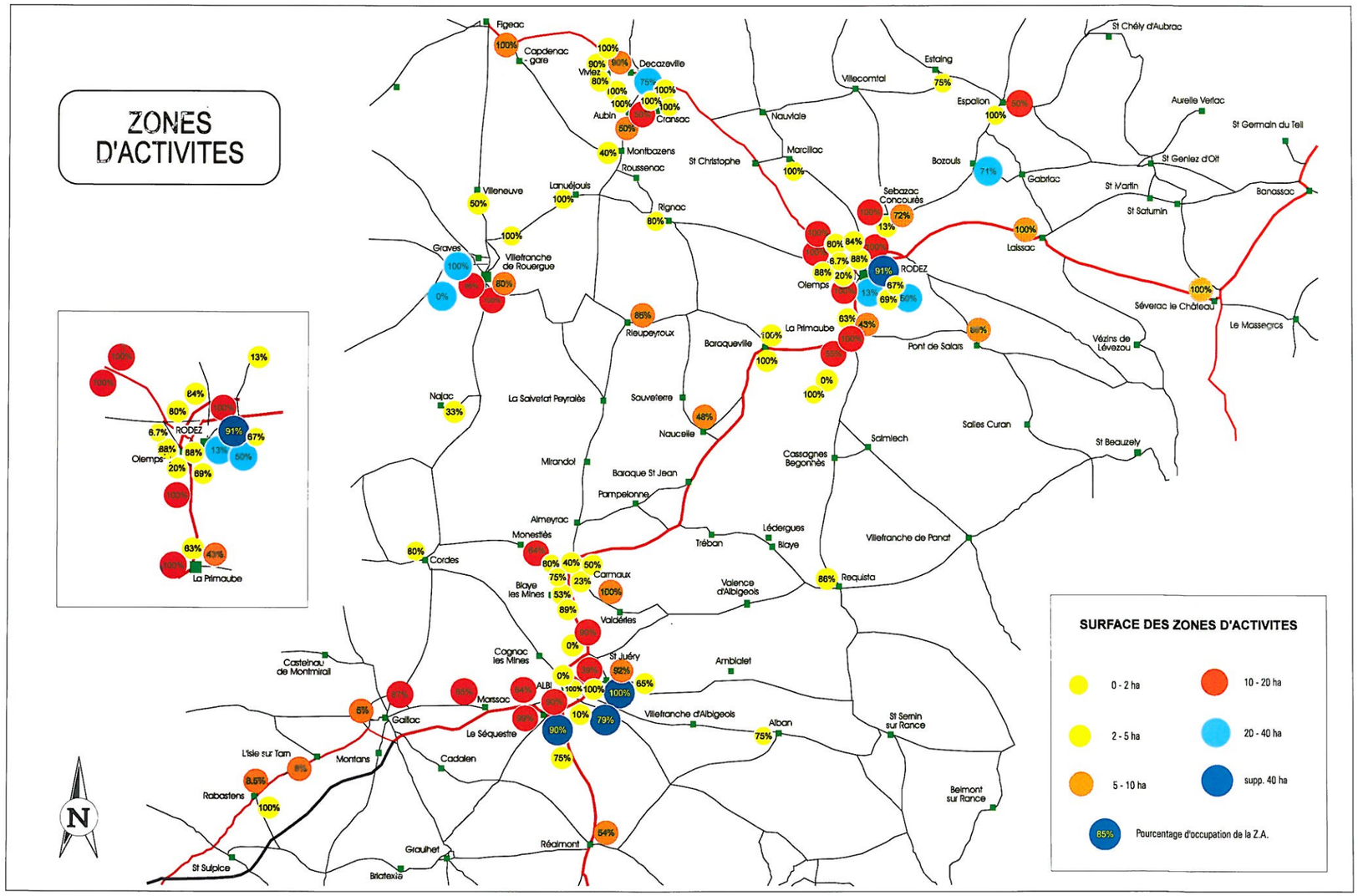
- Z.A. La Glèbe, proche de Villefranche (25 ha)
- Z.A. Calmont, à Ceignac (5 ha)

ou projetées, comme à Séverac-le-Château.

Des extensions sont prévues ; parmi elles, on peut citer :

- Z.A. Arsac à Ste-Radegonde (20 ha)
- Z.A. de Roumagnac à Gaillac (19 ha)
- Z.A. de Bourran à Rodez (14 ha)
- Parc artisanal de Luc - La Primaube (10 ha)

La présence de ces zones d'activités se traduit par des besoins en échange de marchandises importants pour la RN88 en liaison avec Toulouse d'une part, les Préfectures qu'elle relie (Albi - Rodez - Mende - Le Puy - St-Etienne) et Lyon d'autre part.



* Le commerce et les services

Le commerce et les services à la population

Les changements de comportement et des modes de consommation ont provoqué une profonde mutation dans ces secteurs, entraînant une croissance forte du secteur tertiaire, caractérisé par :

- une montée en puissance des grandes surfaces au détriment du commerce traditionnel ;
- une relative résistance dans certains bourgs-centres;
- des difficultés en milieu rural : celui-ci souffre de la baisse régulière de la population et de la pratique des achats en ville. Quelques tentatives sont faites ici et là pour enrayer cette profonde tendance.

Le maintien des services privés et publics à la population rurale est une préoccupation importante pour les responsables.

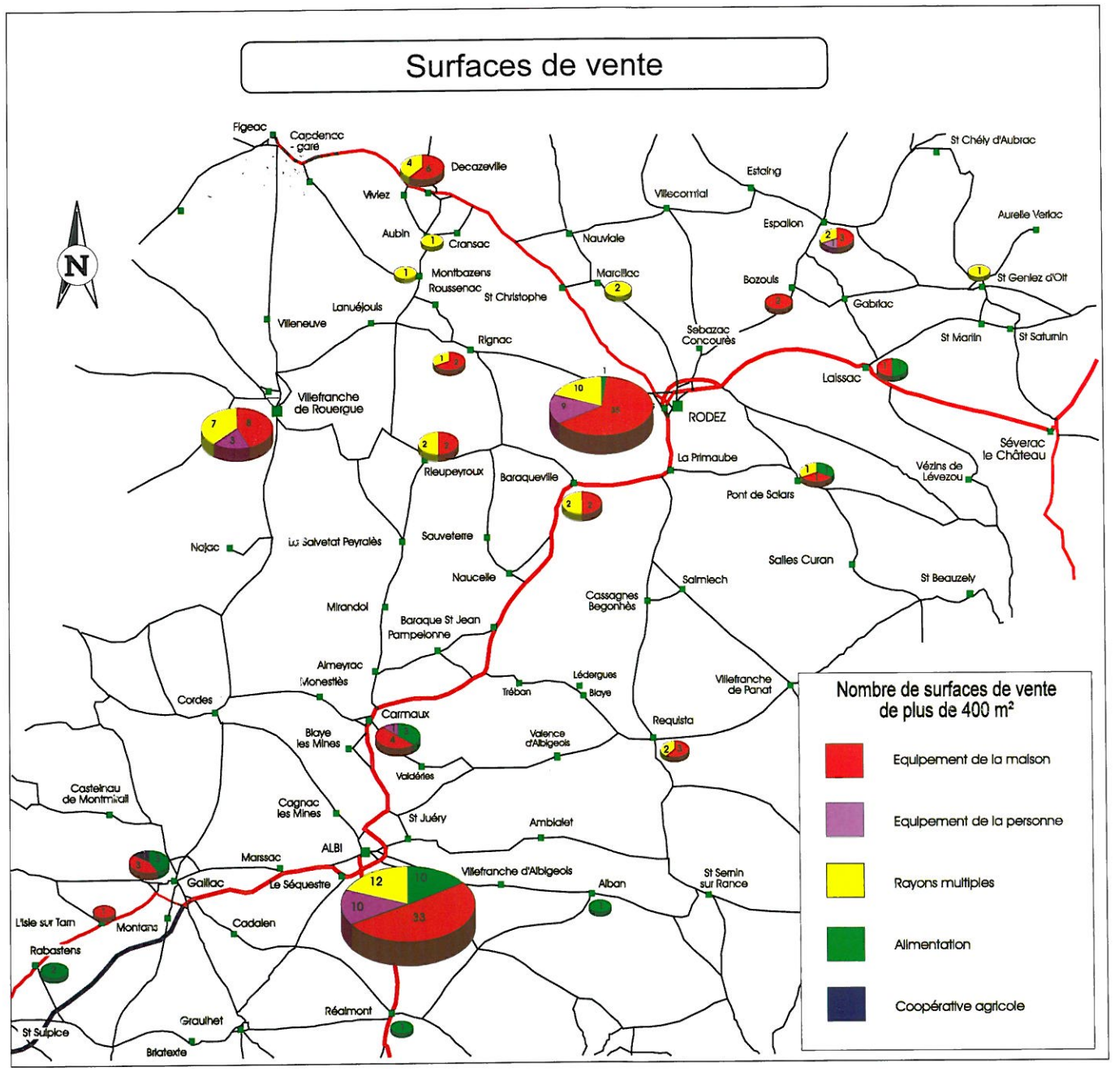
Les services (publics et privés) et commerces qui génèrent le plus grand nombre d'emplois sont répertoriés en annexe 1. A eux seuls, ces 25 entités regroupent près de 11.000 emplois. Ils sont essentiellement localisés à Albi et Rodez ou dans les communes périphériques proches.

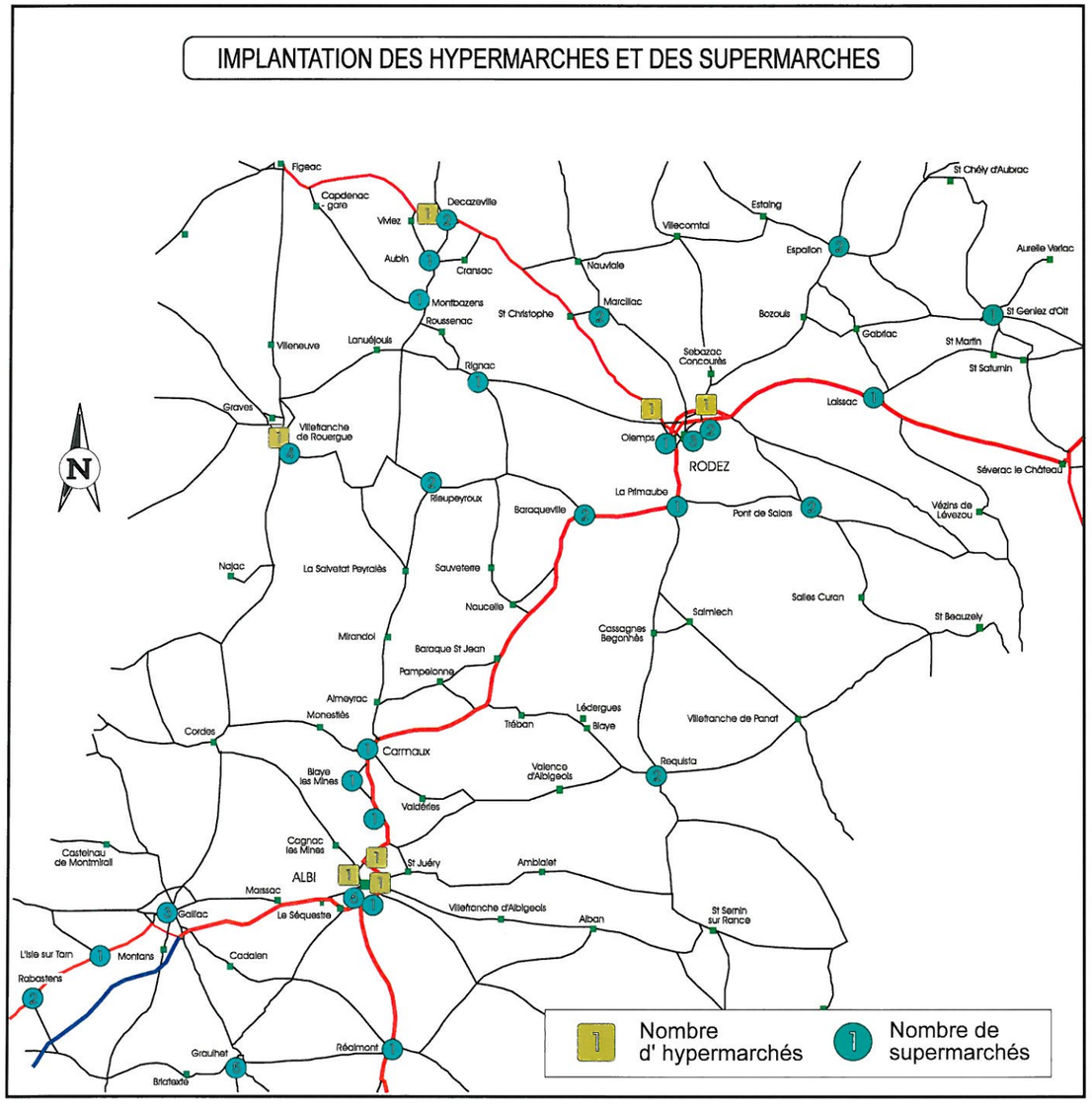
Le commerce et les services aux entreprises

Deux pôles présentent une position dominante au regard des activités bancaires, de bureaux d'études, de cabinets d'expertise-comptable et de gestion, de sièges d'assurances, de services d'ingénierie informatique, d'édition, de publicité, de communication et de formation : ce sont Rodez au Nord et Albi au Sud.

A proximité de la RN88, sont implantés 140 magasins de plus de 400 m^2 ; la majorité sont situés dans les zones agglomérées d'Albi (65), de Rodez (55) et de Carmaux (8). On en trouve également à Baraqueville (4), Rieupeyroux (4), Rignac (3) et Laissac (2).

Une importante proportion (55%) de ces surfaces de ventes concerne le domaine de l'équipement de la maison.





L'artisanat

Les entreprises artisanales, c'est-à-dire employant moins de 10 salariés dans une activité indépendante de production, réparation ou prestation de service, sont une composante importante de l'économie du secteur étudié.

La densité y est en effet de 260 artisans pour 10 000 habitants, soit une valeur très élevée (la moyenne nationale est de 151).

Ces entreprises concernent 15 % de la population active. Le nombre d'entreprises est pratiquement stable (baisse de 3 % en 10 ans), mais le renouvellement est important, puisque chaque année 12 à 15 % disparaissent et sont remplacées par un nombre équivalent de créations.

Les traits dominants de l'artisanat sont les suivants :

- une représentation du bâtiment aussi élevée qu'au niveau national (38,0 %),
- la représentation géographique entre milieu rural et milieu urbain est encore équivalente à la répartition de la population,
- une pyramide d'âge équilibrée, qui prouve un bon renouvellement global.

La répartition des principaux secteurs d'activités est la suivante :

- bâtiment TP	38 %
- réparations, transports, services	24 %
- travail des métaux	8 %
- autres fabrications de produits	7 %
- alimentation	6 %
- bois et ameublement	5 %

Le rôle de l'artisanat comme acteur économique local doit être souligné. Ce secteur est souple et à même de se développer en réseau avec d'autres secteurs et de conforter le maillage économique du territoire étudié.

* Le tourisme

Le tourisme constitue pour l'aire étudiée une activité économique de première importance. A lui seul, le tourisme aveyronnais dégage annuellement un chiffre d'affaires de 500 à 600 millions de francs, non comprises les retombées indirectes.

Pour l'ensemble des 2 départements concernés, l'activité touristique fournit environ de 3 200 emplois salariés moyens annuels, répartis comme suit :

	Hôtels	Autres hébergements touristiques	Agences de voyage	OT/SI (1)	Total activités spécifiques	Restaurants	Débits de boisson	Total activités liées	Ensemble du tourisme
Tarn	600	140	35	45	820	580	180	760	1580
Aveyron	700	155	100	35	990	420	230	650	1640

(1) Offices du Tourisme et Syndicats d'Initiative.

La zone d'étude regroupe près de 220 hôtels de tourisme (homologués), représentant environ 4 500 chambres. La clientèle étrangère représente près du 1/4 du total. Les pays les plus intéressés par la région sont la Grande-Bretagne, la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas.

La capacité d'accueil revêt de multiples aspects : outre l'hôtellerie classique, le touriste dispose des services offerts par les gîtes ruraux (4 000 lits pour le département de l'Aveyron et 3 000 pour le Tarn), chambres d'hôtes (Aveyron 340 lits - Tarn 910 lits), centres de vacances, villages de vacances, gîtes de groupe, maisons familiales de vacances, gîtes d'enfants (Aveyron : 6 700 lits - Tarn : 500 lits), meublés (Aveyron : 1 800 lits, 4 000 en saison - Tarn : 900 lits), campings (Aveyron : 180 établissements représentant près de 29 000 lits - Tarn : 2 600 emplacements, représentant près de 8 000 lits), y compris le camping en ferme d'accueil.

Cette diversité des possibilités d'hébergement favorise le développement d'un tourisme aux multiples facettes.

La valorisation d'un patrimoine naturel riche de sa diversité, de ses grands espaces, a conduit à développer une gamme de produits de loisirs et de découverte sur les thèmes de :

- l'eau : Lot, Tarn, Aveyron, Viaur génèrent une multitude d'activités nautiques, sportives et culturelles dans leurs vallées et leurs gorges.
- la neige et l'air, aux débouchés de la zone d'étude :
  . au Nord, le ski de fond sur l'Aubrac
  . à l'Est, les sports aériens et le deltaplane (Millau).
- les randonnées équestres et pédestres à partir d'un réseau de sentiers de grande randonnée. L'Aveyron est le premier département de Midi-Pyrénées pour la randonnée équestre.

La richesse du patrimoine bâti est valorisée par une animation culturelle variée : festivals de musique, musées, reconstitutions historiques, circuits touristiques culturels, tourisme économique.

Une très bonne restauration et des tables de qualité sont également des atouts face à la bataille de la concurrence.

Principaux sites touristiques

Les principaux points d'intérêt sont présentés sur la carte ci-contre.

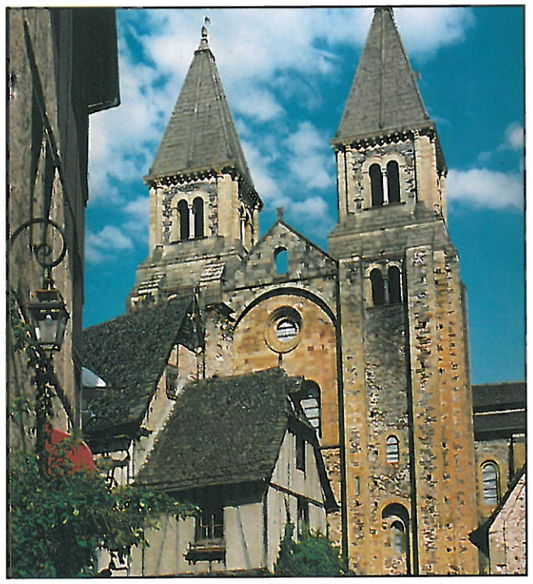
Cette sélection des centres d'intérêt ne doit pas faire oublier l'atout essentiel de l'ensemble de la zone qui est la qualité de l'environnement. Il s'agit d'un bel espace de liberté et de qualité de vie qui ont permis l'éclosion du "tourisme vert", dans les vallées, sur les causses et les plateaux. De nombreux thèmes du patrimoine culturel imprègnent ce tourisme : les Cathares, les Chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle, le Pastel, les Bastides ...

Les hauts-lieux touristiques de la zone sont :

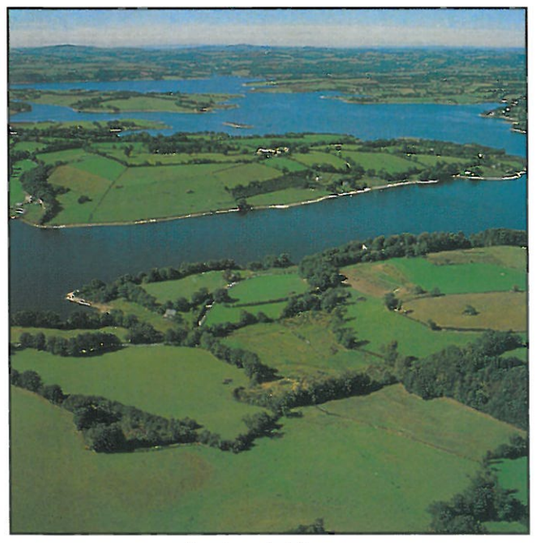
- Albi : la cité, les musées, la cathédrale Ste-Cécile,
- Conques : la cité, le site, le trésor,
- Cordes : la cité, les musées,
- Les vallées du Tarn, de l'Aveyron et du Lot, les lacs du Lévezou.

A proximité, les grottes de Foissac, les caves de Roquefort, la cité templière de la Couvertoirade complètent la découverte touristique de la zone.

Une liste des principaux sites touristiques et des indications de fréquentation est fournie en annexe 3.

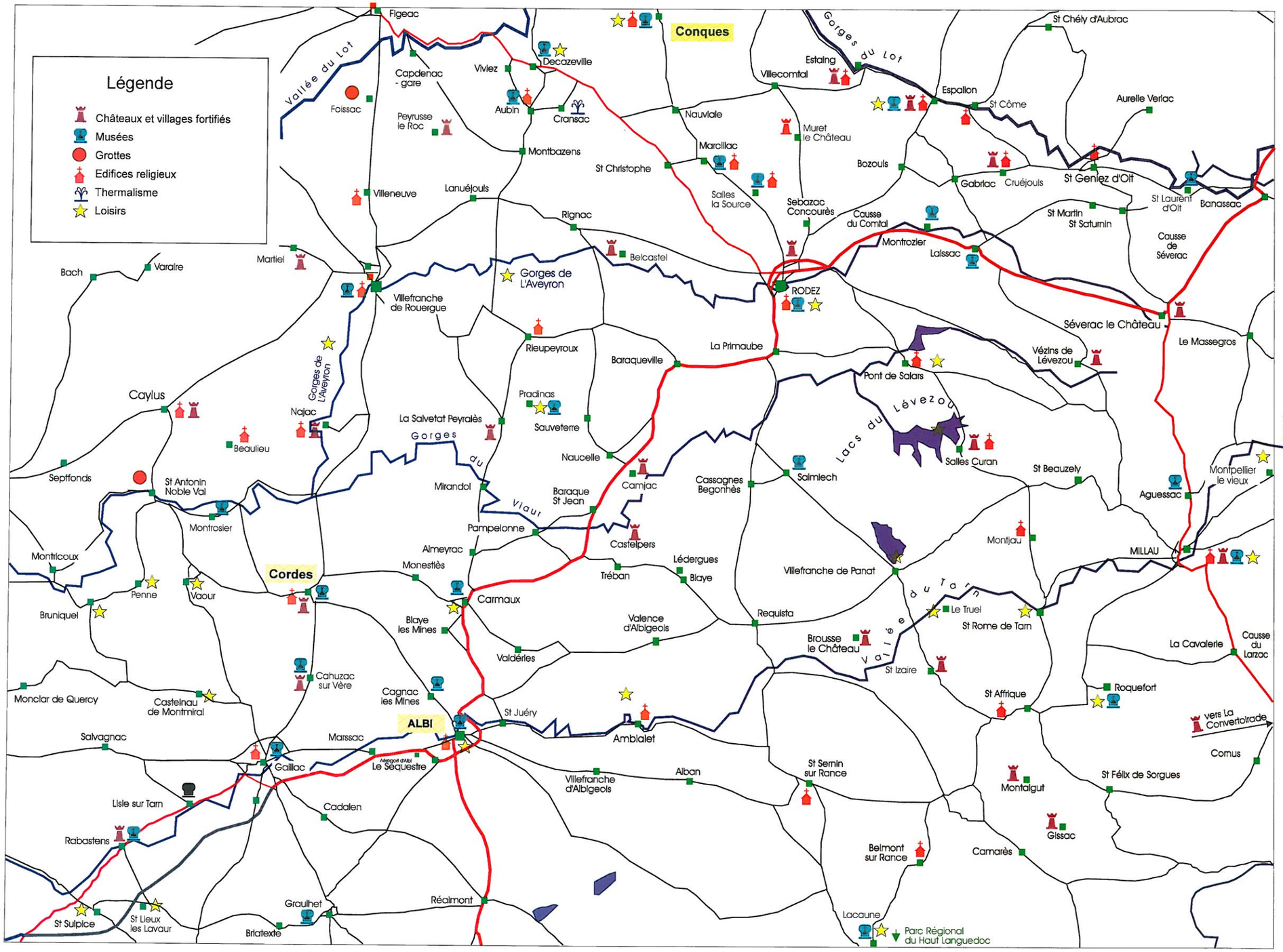


L'abbatiale de Conques



Les lacs du Lévezou

Localisation des sites touristiques

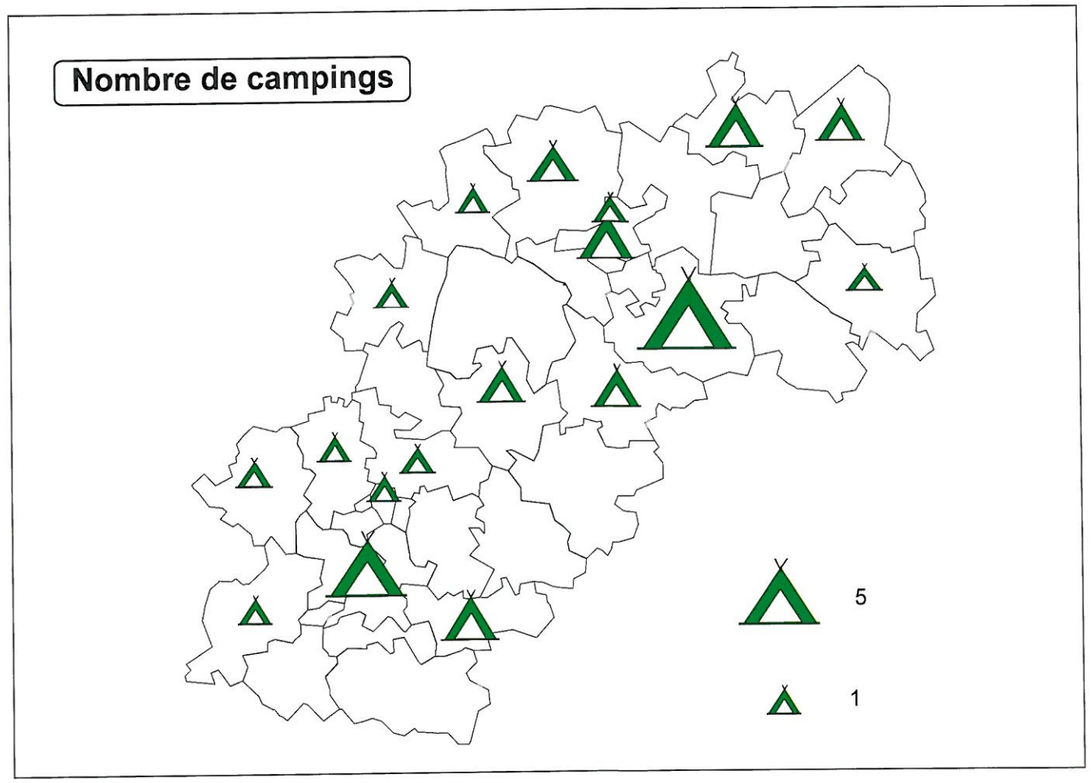


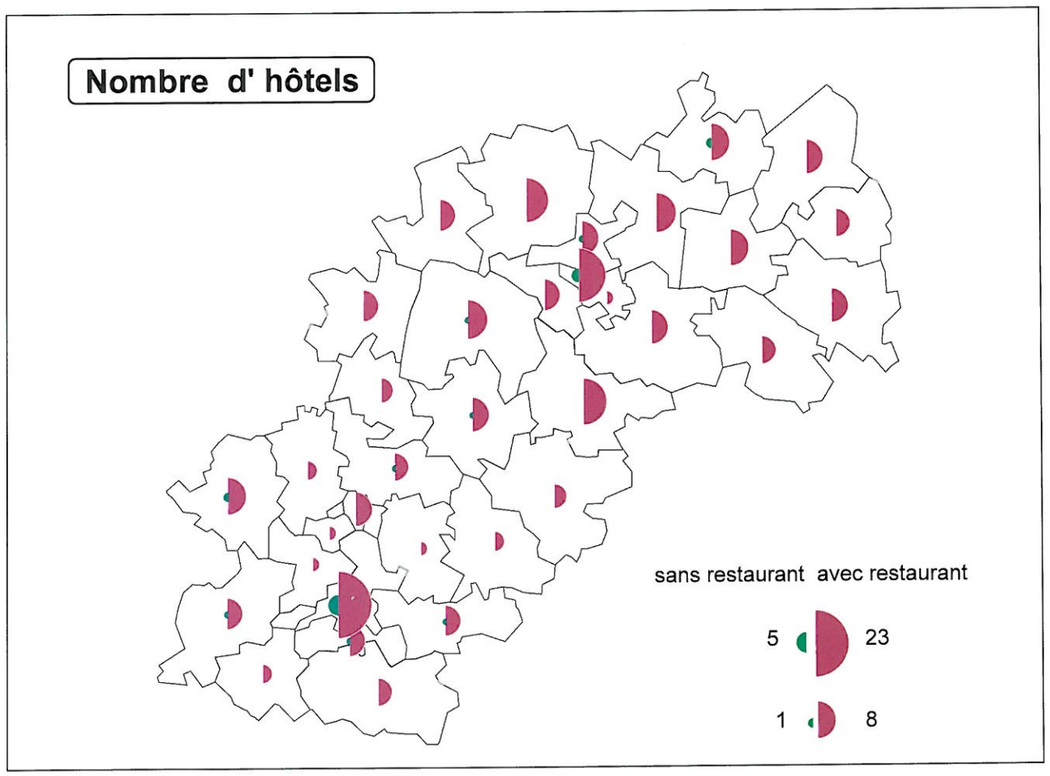
Répartition géographique des structures d'accueil

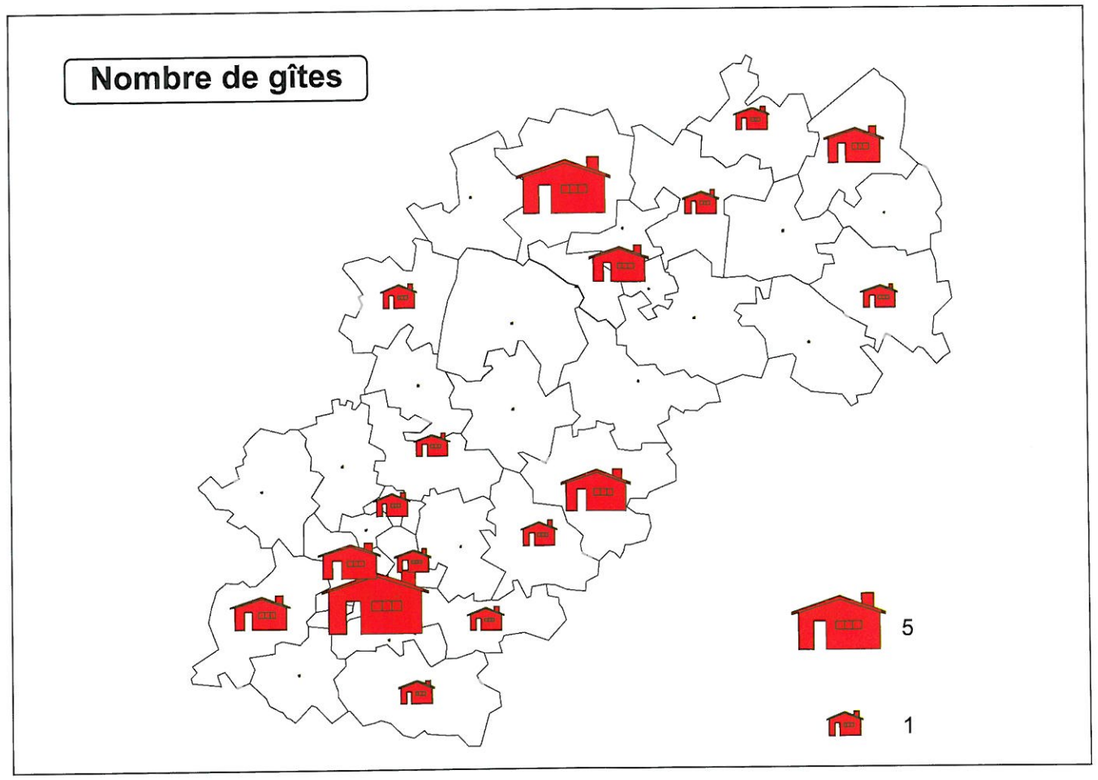
La répartition géographique des structures d'accueil est le reflet de la répartition des pôles touristiques, corrigée de l'effet :

- du tourisme vert, diffus,
- des contingences urbaines (hôtels à vocation mixte : tourisme - affaires).

Actuellement, les structures sont relativement "étroites", et réduisent quelque peu les possibilités d'un nouveau développement important des activités touristiques en saison estivale.







SYNTHESE DU CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE DE LA ZONE D'ETUDE

La démographie de la zone desservie par le projet est caractérisée par un dépeuplement progressif, exception faite des zones agglomérées de Rodez et Albi, et par un solde migratoire négatif, avec le départ des tranches d'âges jeunes.

La structure économique de la zone d'étude est marquée par les 2 grandes lignes suivantes :

- maintien de l'empreinte d'une forte tradition rurale sur la majeure partie de la zone (agriculture développée).
- présence dans la partie tarnaise d'une zone à vocation industrielle déjà ancienne (secteur secondaire prépondérant), centrée sur Carmaux.

L'activité agricole est dominée par **l'élevage**, l'aire d'étude comprend un important cheptel, en particulier 720 000 ovins, 450 000 vaches ou bovins et 150 000 porcins.

L'effectif des ovins est surtout concentré sur l'Est de la zone ; l'Aveyron est le premier département moutonnier de France.

La production agricole brute finale provient en majorité des productions animales : production de viande et de lait (vache et brebis).

Les autres productions agricoles concernent principalement les céréales et les cultures industrielles, la vigne (Gaillac-Cadalen et Marcillac-Vallon), les légumes frais et les fruits.

L'agriculture reste en crise en raison notamment de l'application de la maîtrise des productions (quotas), de la baisse en francs constants de l'ensemble des prix (viande et lait).

En dépit des efforts d'adaptation et d'organisation, le revenu agricole reste d'un niveau faible.

Les productions de l'**industrie agro-alimentaire**, développée dans la région, fournissent d'importantes ressources. Elles concernent la première transformation des viandes, l'industrie de la conserve, des plats cuisinés et de la charcuterie-salaisonnerie, l'industrie fromagère, la vinification, l'industrie des aliments pour animaux.

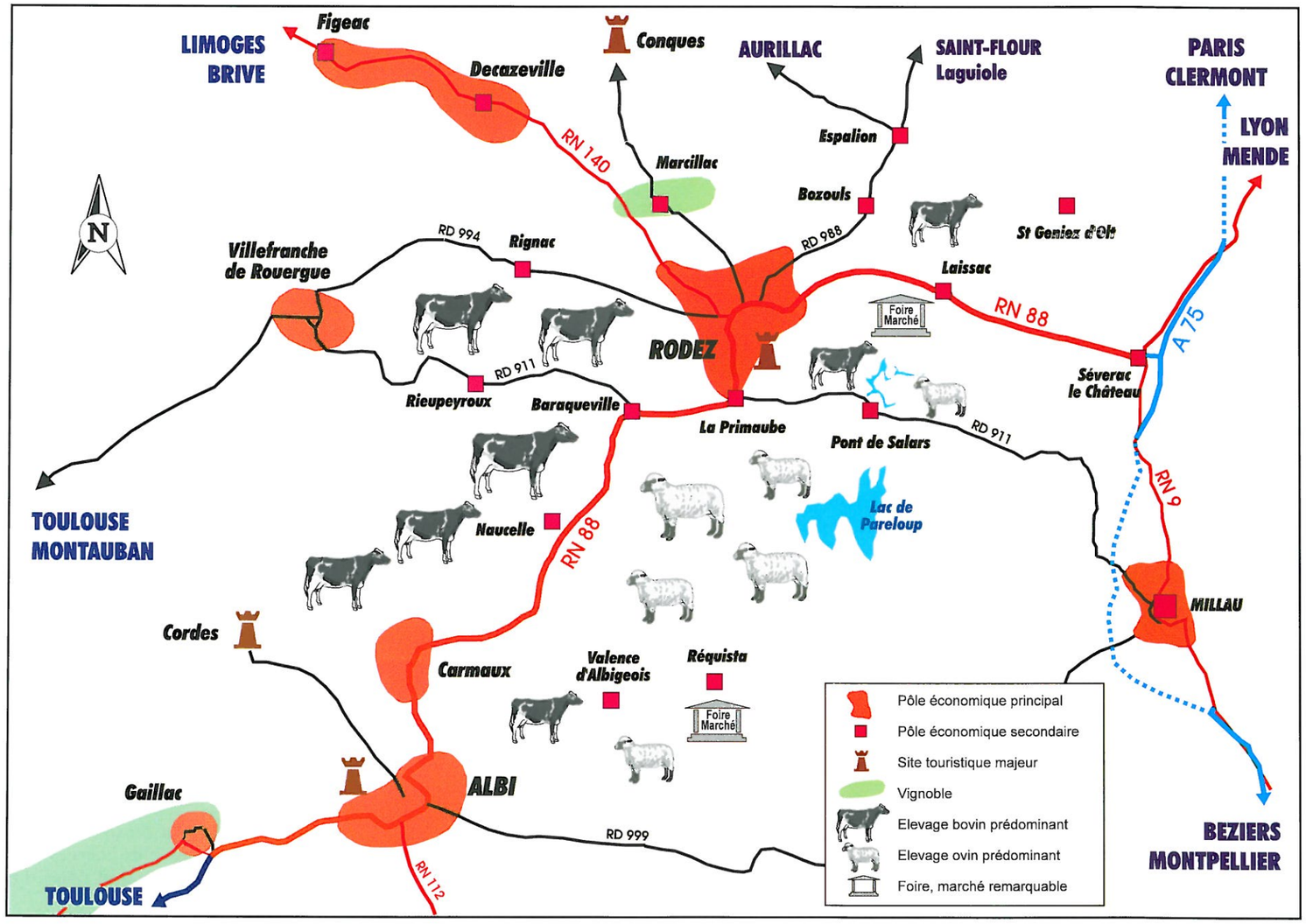
L'artisanat constitue une composante à part entière de l'économie du secteur (15 % de la population active).

L'industrie est essentiellement concentrée sur le tronçon Sud-Ouest de la RN88: la zone de Carmaux-Albi constitue une zone traditionnellement tournée vers les activités industrielles. L'industrie fournit le quart de la valeur ajoutée totale de l'économie tarnaise, ce qui confère à cette région, comme à celle du Bassin de Decazeville, un aspect original à l'intérieur d'une région Midi-Pyrénées à dominante plutôt agricole et tertiaire. Les activités concernent traditionnellement les exploitations des mines et la métallurgie, mais ce secteur est en forte crise depuis plusieurs décennies. La fermeture progressive de l'exploitation minière a réduit l'importance des industries traditionnelles liées à la métallurgie ; parallèlement, on assiste à une certaine diversification de l'activité industrielle vers celles des biens d'équipement génératrices d'emplois, avec en particulier les pièces pour l'automobile.

Les autres secteurs industriels importants sont relatifs à l'agro-alimentaire, le textile, le cuir et l'industrie du bois.

Malgré une relative résistance dans certains bourgs-centres, la montée en puissance des grandes surfaces au détriment du commerce traditionnel accroît les difficultés du milieu rural.

Les territoires desservis par la RN88 connaissent une **activité touristique** de première importance. La qualité de l'environnement attire tout naturellement un tourisme "vert" ; de nombreux thèmes du patrimoine culturel imprègnent ce tourisme : les Chemins de St-Jacques-de-Compostelle, les Bastides... Les hauts-lieux touristiques de la zone sont : Conques, Cordes, Albi, les vallées et gorges du Tarn et du Lot.



2. Le secteur des transports

2.1. Les infrastructures routières et les trafics

La route nationale 88 qui relie les deux capitales régionales de Toulouse et Lyon dessert les Préfectures d'Albi, Rodez, Mende, Le Puy, et St-Etienne. L'itinéraire constitue un axe économique drainant une population d'un million d'habitants et plus de 300 000 emplois, sans compter les métropoles lyonnaise et toulousaine.

La section étudiée concerne les 125 kilomètres qui séparent Albi (carrefour de l'Hermet) de Séverac-le-Château (échangeur RN9/A75)

La RN88 est constituée dans la quasi-totalité de son linéaire par une simple route de 7 m de large, avec bien souvent des caractéristiques géométriques médiocres, qui s'expliquent par le relief auquel elle se trouve confrontée. Le tronçon à 2x2 voies entre l'Hermet et la Tête ne représente que 1% du linéaire de l'itinéraire, et les tronçons à 3 voies environ 3%.

De nombreuses zones agglomérées sont aujourd'hui encore traversées, ce qui altère d'autant plus le niveau de service offert par cette nationale. On peut notamment citer Le Garric, Blaye-les-Mines, Carmaux, Tanus, Naucelle-Gare, Baraqueville, La Primaube, Rodez (Onet-le-Château), Gages, Bertholène, Recoules-Prévinquières et Séverac-le-Château.

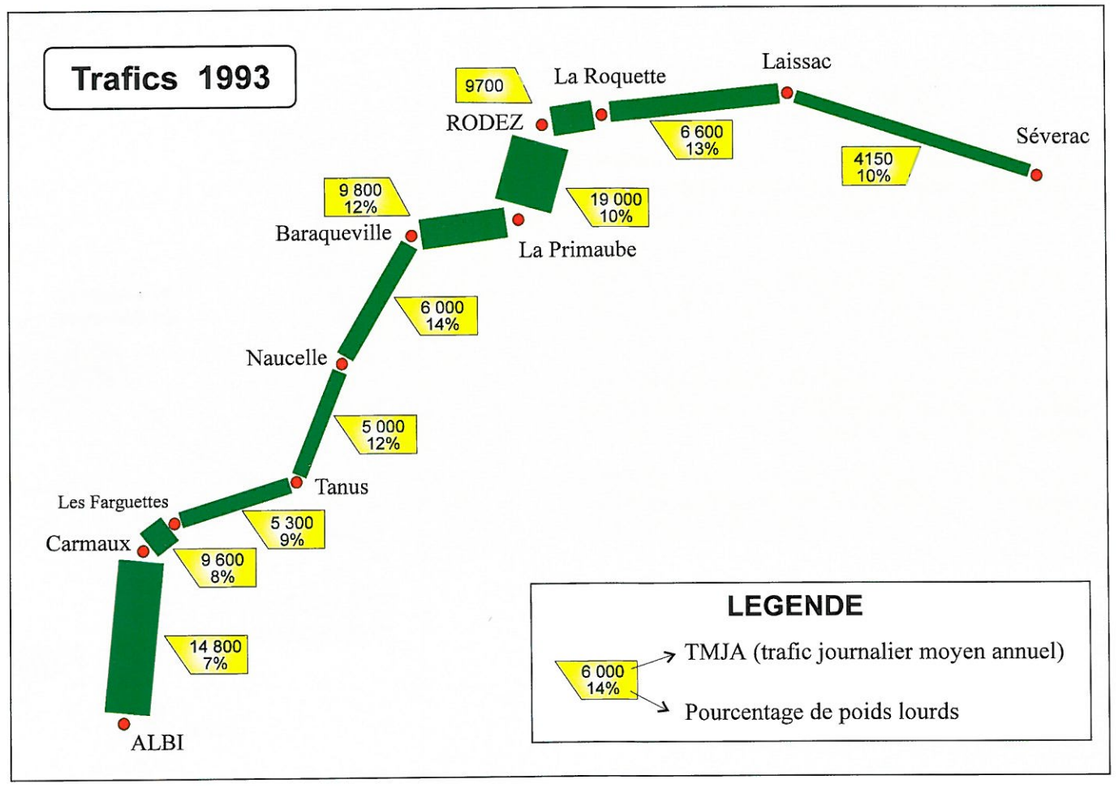
2.2. Les niveaux de trafic actuels

La carte ci-contre visualise les niveaux de trafic sur les principaux axes de la zone d'étude, exprimés en Trafic Moyen Journalier Annuel (T.M.J.A.), valeurs 1993.

La RN88 dessert de nombreux axes structurants des départements du Tarn et de l'Aveyron, parmi lesquels :

- la RD999 : Albi - Alban - St-Sernin-sur-Rance - Millau ;
- la RD911 : Villefranche-de-Rouergue - Millau, qui emprunte la RN88 sur 10 km entre Baraqueville et La Primaube ;
- la RD994 : Villefranche-de-Rouergue - Rignac-Rodez ;
- la RN140 : axe Brive - Méditerranée, qui emprunte la RN88 entre Rodez et Séverac-le-Château ;
- la RD988 : Rodez - Bozouls - Espalion.

Le graphique ci-dessous représente les niveaux de trafic actuels sur les différentes sections de la RN88 entre Albi et Séverac.

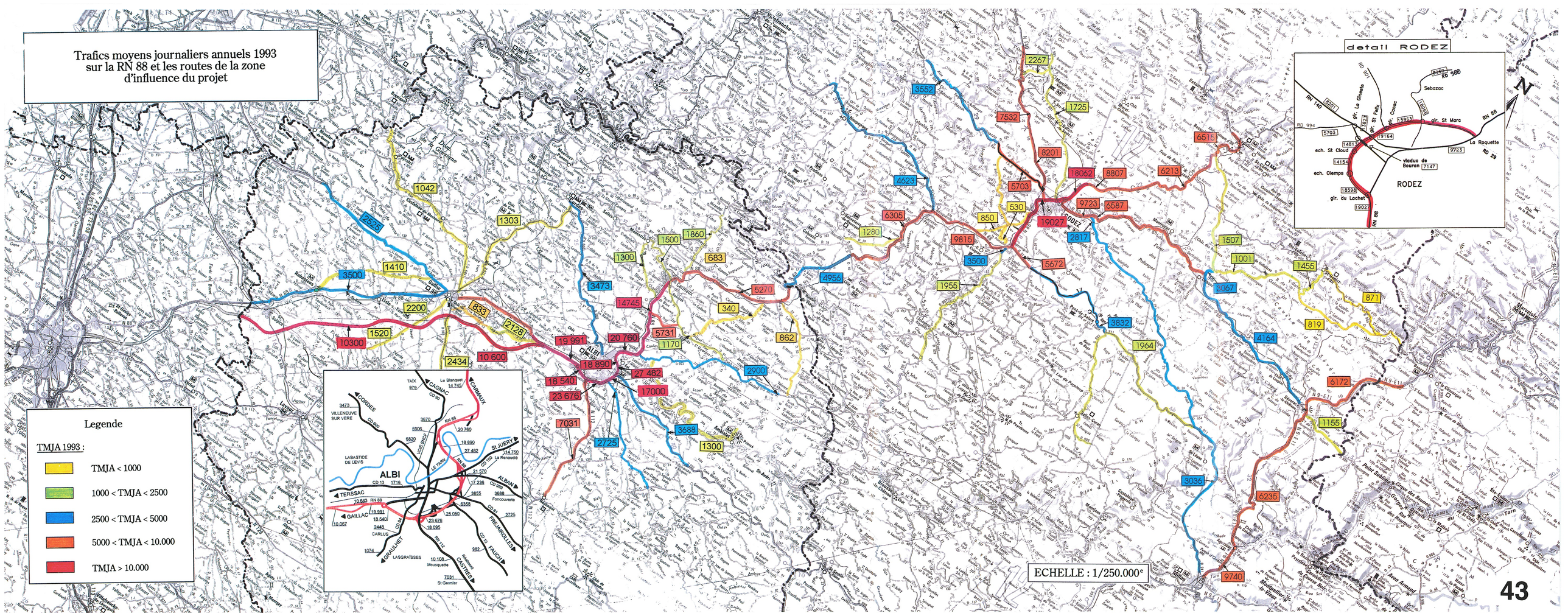


Les niveaux varient sensiblement selon les sections. Les secteurs les plus chargés se situent aux abords des villes principales et pôles d'activité que sont Albi, Carmaux et Rodez.

En dehors de ces zones, le trafic actuel oscille entre 4 200 et 6 000 véhicules par jour (T.M.J.A. 1993).

La proportion de poids lourds dans le trafic total est d'environ 10%, ce qui constitue un taux moyennement élevé.

Trafics moyens journaliers annuels 1993 sur la RN 88 et les routes de la zone d'influence du projet



Les conditions de circulation

Les niveaux de trafic de la RN88, bien que relativement modérés par rapport à d'autres itinéraires, induisent des conditions de circulation médiocres du fait de l'assez faible niveau de service de la route actuelle :

- difficultés de dépassement, liées à une distance de visibilité généralement réduite, d'autant plus durement ressenties que le nombre de poids lourds est important,
- urbanisation diffuse, qui incite l'usager à excéder la vitesse réglementaire,
- tracé en plan et profil en long souvent peu favorables.

Cette gêne, déjà pénalisante pour l'usager en période normale, se trouve amplifiée en période estivale où les niveaux de trafic augmentent de 35 à 60% selon les sections du fait de la vocation touristique de la zone.

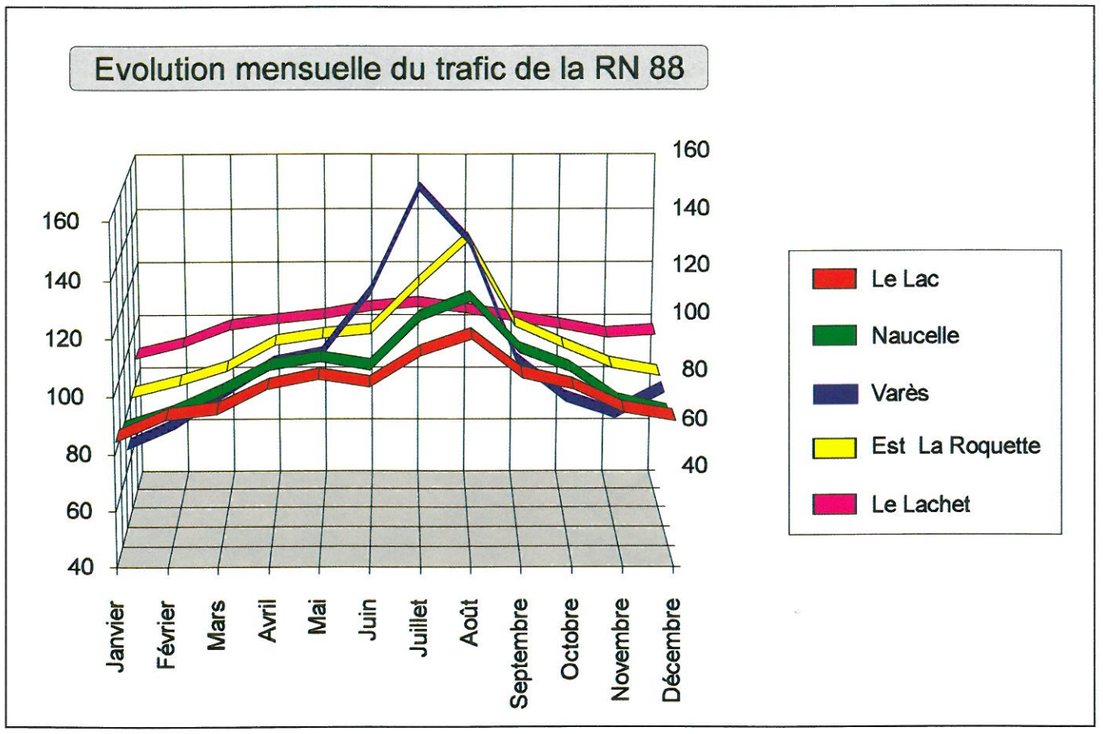
En période hivernale, les aléas climatiques sont surtout ressentis dans le secteur de Naucelle - Baraqueville - La Primaube.

Globalement le niveau du service actuel de la RN88 est insatisfaisant. Il faut aujourd'hui 1h45 en moyenne pour parcourir le trajet Albi-Séverac en voiture, soit une vitesse moyenne de 75 km/h. La vitesse moyenne des poids lourds sur cet itinéraire chute à 50 km/h ; de plus, les temps de parcours sont irréguliers : l'offre de dépassement dans de bonnes conditions de sécurité étant globalement réduite, les temps de déplacement sont très sensibles à la gêne de la circulation, elle-même variable selon le niveau de trafic et l'importance des flux de poids lourds. Avec l'augmentation attendue dans l'avenir des niveaux de trafic, le nombre d'heures où la gêne est très pénalisante sera de plus en plus élevé et les vitesses moyennes seront dès lors nettement réduites.

Variations saisonnières

Les trafics moyenne et longue distance sont très sensibles aux variations saisonnières ; entre Laissac et Séverac, ils constituent la majeure partie du flux total et la pointe estivale est bien marquée : le trafic en été est de 1,6 à 1,8 fois celui du reste de l'année.

Au contraire, près des centres urbains, la pointe saisonnière est très peu marquée du fait de la baisse du trafic domicile-travail pendant la période des congés.

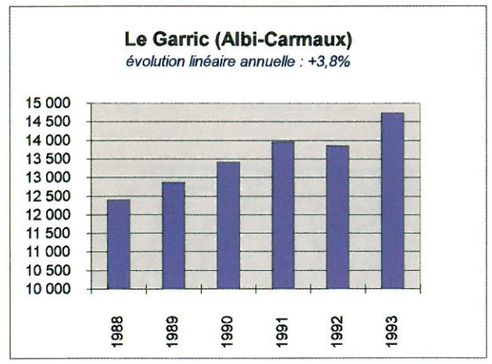


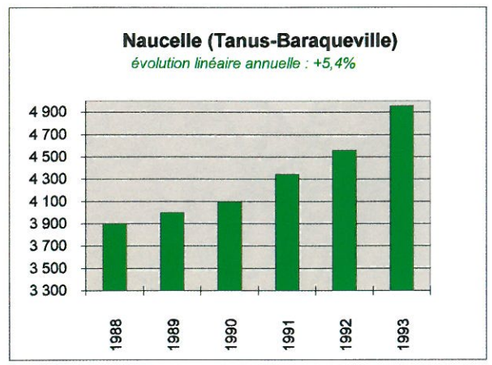
Tendances d'évolution des flux

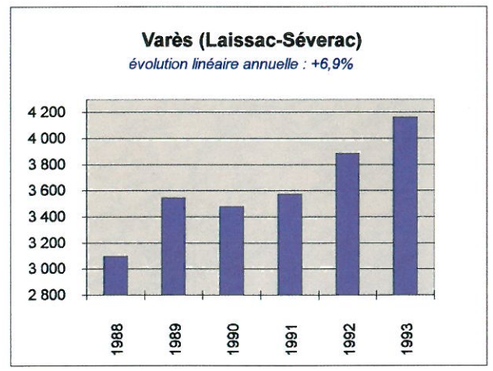
Les niveaux de trafic sont en forte croissance, tant sur la RN88 que sur les principales routes qui l'alimentent. Entre 1988 et 1993, on a enregistré les augmentations suivantes :

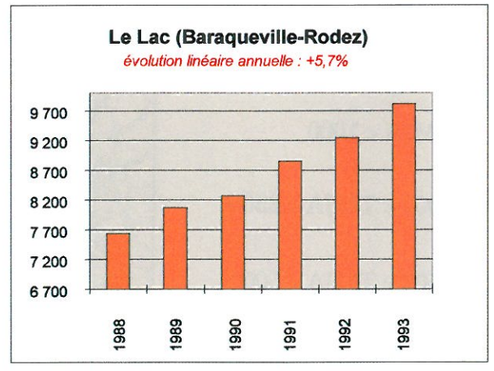
- Albi - Rodez : + 27%
- Rodez - Laissac : + 22 %
- Laissac - Séverac : + 30 %

Ces taux sont supérieurs à ceux observés au niveau national.









La sécurité

Le tableau ci-dessous récapitule les nombres et caractéristiques des accidents corporels survenus sur la RN88 entre Séverac-le-Château et l'Hermet (Nord d'Albi) entre 1989 et 1993 (5 ans).

La RN88 actuelle présente des taux d'accidents corporels supérieurs à la moyenne nationale sur des zones cumulées égales à 85% de l'itinéraire entre Albi et Séverac. Globalement le taux d'accidents est supérieur à la moyenne nationale d'environ 20%. Toutefois, la gravité des accidents est moindre.

Certaines sections se révèlent significativement accidentogènes :

- Tanus-Naucelle, qui correspond à la descente et à la remontée du Viaur, avec des taux élevés d'accidents en virage, de sorties de chaussée et de heurts d'obstacles ;
- Baraqueville-La Primaube, où les accidents sont particulièrement graves ;
- Laissac-Rodez et Séverac-Laissac.

Il en est de même de l'ensemble de la traversée de l'agglomération de Carmaux, avec un taux de véhicules à 2 roues impliqués très élevé, et un fort taux de tués.

Bilan de la Sécurité sur la RN 88

		Aveyron (1)	Tarn	ensemble (1) de l'itinéraire	taux nationaux
accidents corporels	nombre	212	90	302	
	taux (2)	20.8	17.6	19.7	16.5
Tués	nombre	24	15	39	
	ratio (3)	11.3	16.7	12.9	19
Blessés graves	nombre	112	50	162	
	ratio (3)	53	56	54	61
Blessés légers	nombre	231	84	315	
	ratio (3)	109	93	104	110
coût insécurité	valeur (4)	15.2	16.2	15.5	17

(1) hors traversée de Rodez

(2) taux pour 100 millions de véhicules kilomètres (10^8 véh x km)

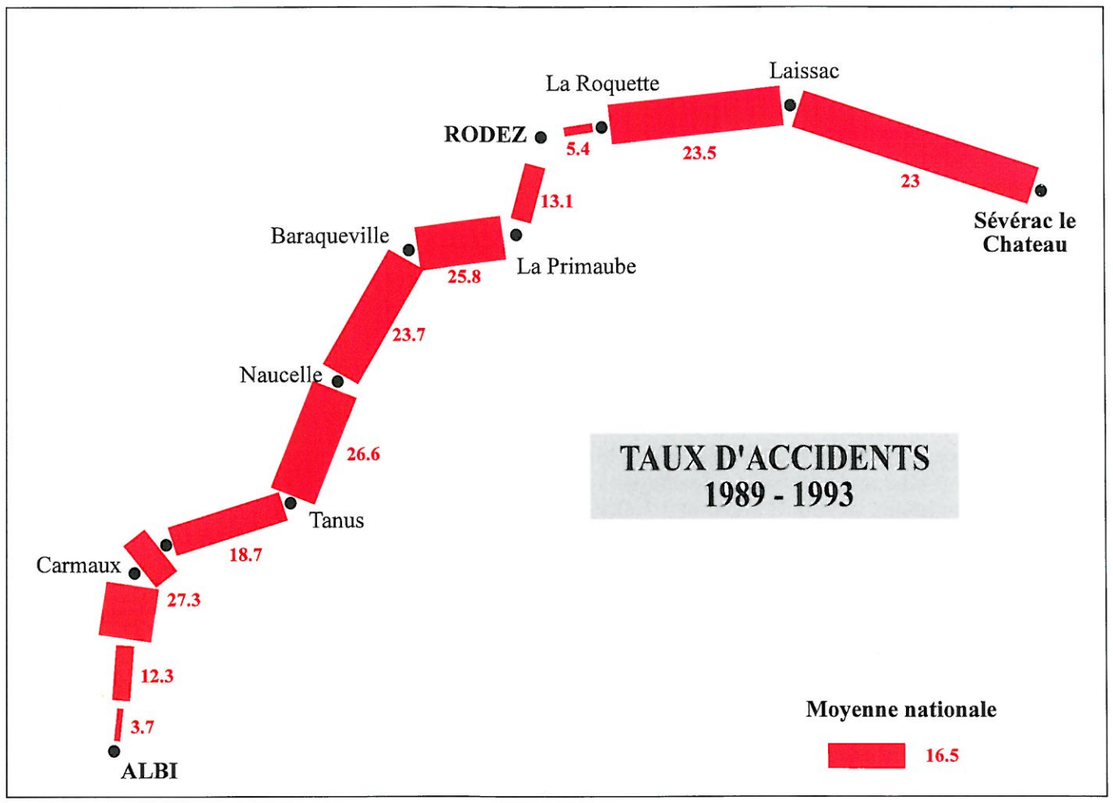
(3) ratio pour 100 accidents corporels

(4) pour 100 véh x km (en francs 1994), sur la base des coûts suivants

en milliers de francs 1994	
Tué	3 700
blessé grave	381
blessé léger	81
dommages matériels	20.6

De nombreuses zones d'accumulation d'accidents se trouvent sur la RN88 (24) ; les plus importantes concernant les communes de Carmaux (17 accidents sur 0,9 km), Calmont (20 accidents sur 1,4 km au Lac), La Primaube (4 zones - 21 accidents), Bertholène (3 zones - 12 accidents), Tauriac de Naucelle (2 zones - 13 accidents), Baraqueville (2 zones - 11 accidents).

Les enjeux majeurs de sécurité se situent donc dans la traversée des zones agglomérées et au niveau du franchissement de la vallée du Viaur et de la section Baraqueville - La Primaube.



2.3. Le transport des marchandises

Le transport routier de marchandises

Les trafics de marchandises transportées par la route depuis ou vers les départements de l'Aveyron et du Tarn sont issus d'une enquête réalisée par l'Observatoire Economique et Statistique des Transports (O.E.S.T.). Il s'agit en fait d'équivalent poids lourds obtenus en divisant des tonnages par des charges unitaires moyennes.

On observe que les flux entrant dans l'Aveyron sont globalement supérieurs aux flux qui en sortent, alors que l'on constate le phénomène contraire pour le Tarn.

	Aveyron		Tarn	
	Import	**Export**	**Import**	**Export**
Métropole(1)	515	300	570	715
Etranger	15	30	30	40
Total	530	330	600	755

(1) non compris le trafic interne au département.

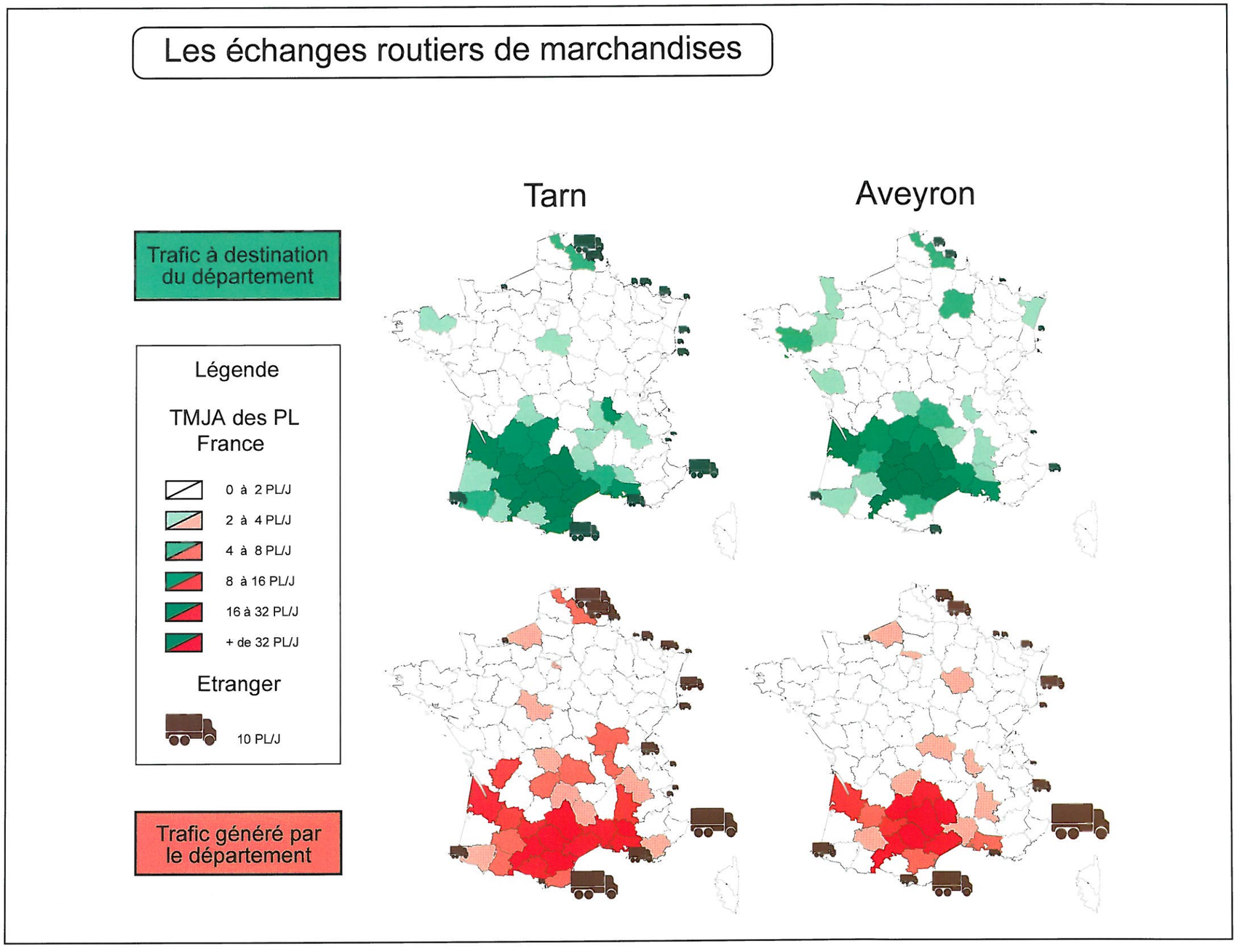
La répartition géographique des origines et destinations correspond à la desserte routière :

- *Trafic fort* : en périphérie (Haute-Garonne surtout), puis sur les départements desservis par la RN88, et les autoroutes A61 et A62.
- *Trafic moyen* : sur une périphérie plus large, notamment en Auvergne et dans les Pyrénées.
- *Trafic faible* : sur toute la moitié Nord de la France, à l'exception du Nord et de la Bretagne - Normandie.

Les liaisons avec l'étranger restent modérées ; les exportations sont plus importantes que les importations. Les principales destinations sont l'Italie, l'Espagne et la Belgique.

Le trafic marchandises acheminé par la RN88 se compose :

- du trafic interne aux départements de l'Aveyron et du Tarn,
- du trafic interdépartemental décrit ci-avant,
- du trafic de transit entre les départements situés de part et d'autre de la zone d'étude (Haute-Garonne, Tarn et Garonne, Gers, Massif Pyrénéen, Lozère, Loire, Haute-Loire et la Région Rhône-Alpes).



Le transport ferroviaire de marchandises

Les transports ferroviaires dans la zone d'influence du projet sont loin d'avoir la même importance en volume que les transports routiers. Le trafic marchandises est assuré par la ligne Toulouse - Rodez ; il n'y a pas de frêt marchandises actuellement sur la section Rodez - Séverac. Selon les années, le tonnage total transporté oscille autour de 600 000 tonnes entre Albi et Carmaux, et autour de 130 000 tonnes entre Carmaux et Rodez. Ces valeurs correspondent à un niveau globalement assez reduit.

Les gares dont l'activité est la plus importante sont (moyennes sur la période 1990 à 1994) : Albi-Madeleine (345 000 t), Carmaux (215 000 t), Rodez (45 000 t), Luc - La Primaube (30 000 t).

La part de marché de la route est globalement en augmentation par rapport au fer ; ce phénomène correspond à une tendance observée sur la France entière.

La nature des produits qui arrivent ou partent des différentes gares est détaillée en annexe 4.

Pour la partie tarnaise de la zone d'étude, le trafic est plus important au niveau des arrivages qu'au niveau des expéditions. Les flux principaux sont les suivants.

- A Albi, pour la centrale thermique EDF, réception en moyenne de 360 000 tonnes/an de charbon en trains complets de 1 200 tonnes ; chaque train équivaut à 48 camions ; ils proviennent de Carmaux ou de Chine via Sète et Fos ; autres produits : pétroliers, spath fluor, produits amiante-ciment.

Pour ce qui concerne la centrale EDF d'Albi, la production thermique venant en appoint des productions électriques de source nucléaire, la consommation du charbon est sujette à de fortes variations ; de plus il y a à Albi des stocks de charbon (environ 300 000 tonnes en Novembre 1995). Les prévisions de transport de charbon entre Carmaux et Albi pour 1996 sont de l'ordre de 400.000 tonnes ;

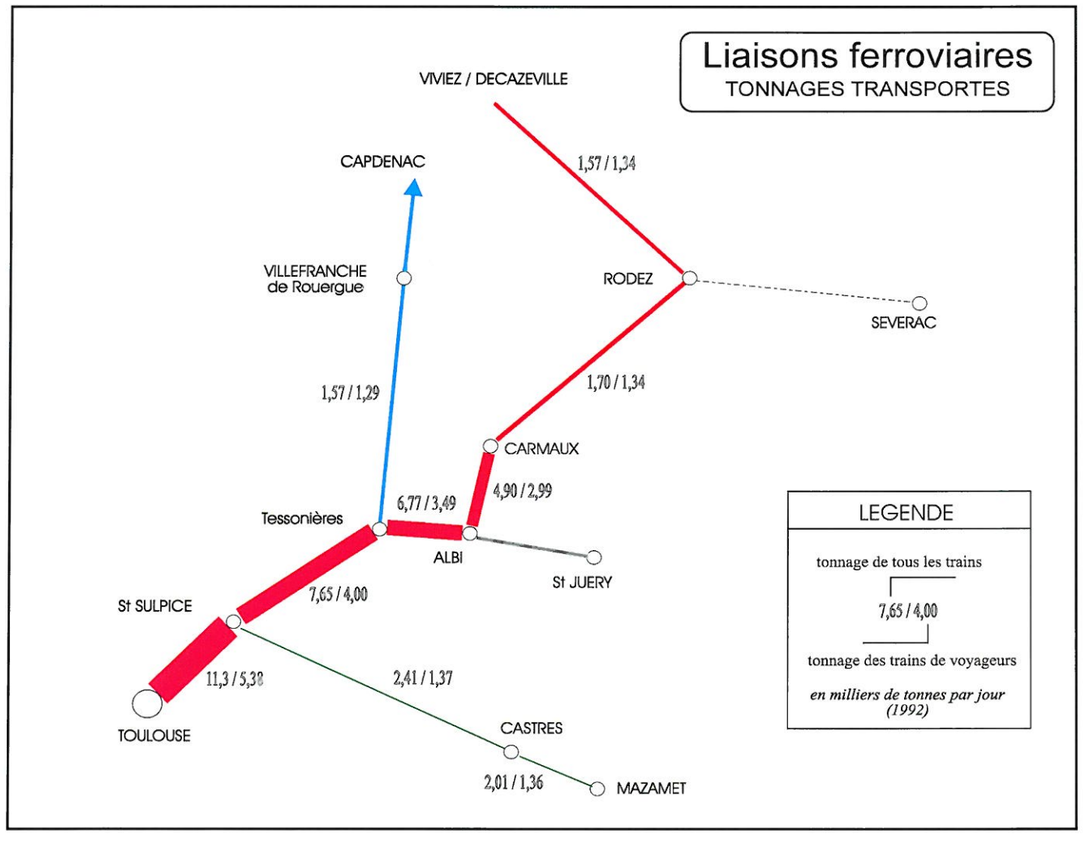
- A St Juéry, réception pour la verrerie d'Albi de 35 000 tonnes de sable industriel et de 20 000 tonnes de carbonate de soude ; autres produits : engrais, alimentation animale, bouteilles verre.

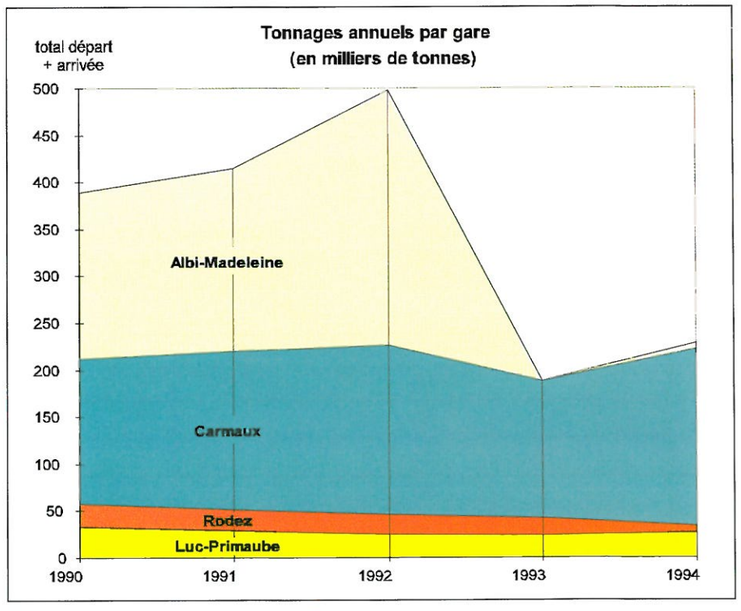
- A Carmaux, perspectives de production (200 000 tonnes) au chantier de La Découverte et réception d'argile pour France-Alfa, avec livraison terminale par camions (FERCAM) ; autres produits : lait, engrais.

- A Tanus, engrais.

Pour ce qui concerne la partie aveyronnaise de la zone, le trafic concerne presque exclusivement des arrivages. Le transport de houille est maintenant effectué par route. Les flux principaux concernent les produits suivants :

- à Rodez, arrivage d'engrais, de produits pétroliers et de produits d'alimentation animale ; la zone rurale de Rodez est desservie à partir d'un abri couvert (500 m^2) permettant la réception des marchandises palettisées en trains complets (notamment engrais et alimentation animale).
- à Luc - La Primaube, gaz liquéfié et engrais,
- à Baraqueville et Naucelle, engrais.

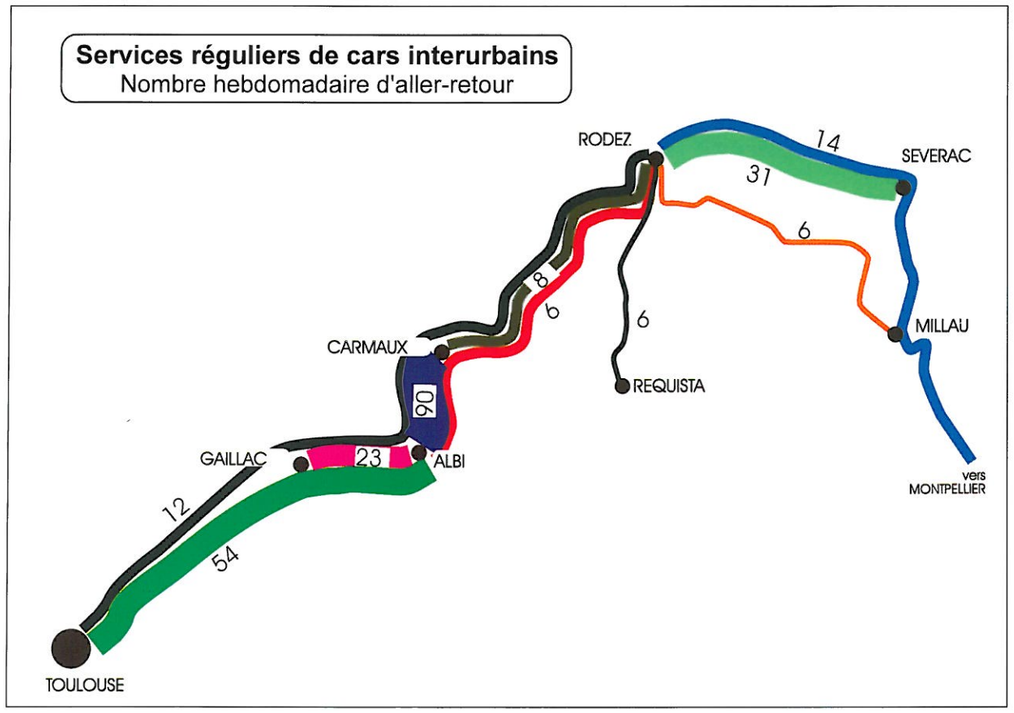




2.4. Le transport des voyageurs

La route

Les principaux services réguliers recensés empruntant la RN88 sont visualisés ci-dessous :



Les principales lignes régulières sont Albi - Carmaux, Toulouse - Albi et Rodez - Séverac.

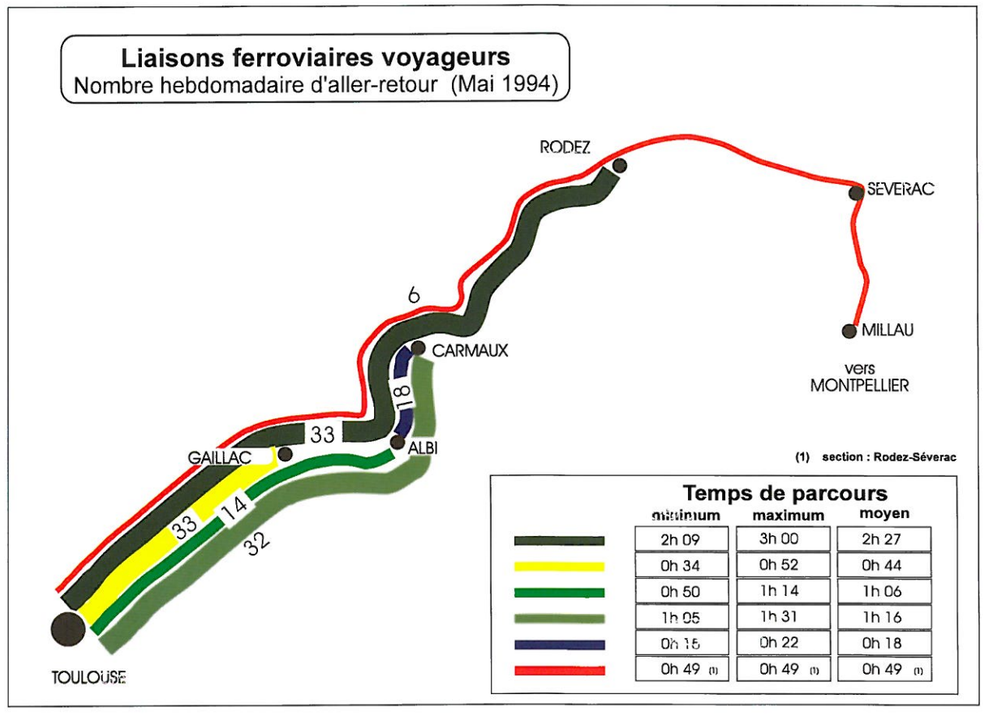
Certains services sont gérés par des sociétés de transport sous contrôle des Départements, d'autres par la SNCF en remplacement de services ferroviaires.

L'aménagement à 2x2 voies de la RN88 permettra la mise en oeuvre de lignes express inter-cités, avec des temps de trajets bien inférieurs aux temps actuels.

Ligne actuelle	Nombre d'aller-retour hebdomadaire	Durée moyenne du trajet
Albi - Carmaux	90	25 mn
Toulouse - Albi	54	1h35
Rodez - Séverac	31	42 mn
Gaillac - Albi	23	25 mn
Rodez - Millau	14	1h16
Toulouse - Rodez	12	3h00
Carmaux - Rodez	8	1h13

Le train

Les liaisons assurées par train concernent la ligne Toulouse - Rodez - Millau. Selon les gares, l'offre de transport varie très sensiblement ; le schéma ci-dessous synthétise l'offre de la ligne.



On observe que si la liaison Toulouse - Albi - Carmaux - Rodez connaît une fréquence soutenue (39 aller-retour par semaine), il n'est pas de même au-delà de Rodez (6 aller-retour par semaine).

Il faut en moyenne près de 2h30 pour aller de Toulouse à Rodez, soit environ 1/2 heure de plus que par la route en voiture, mais 1/2 heure de moins qu'en car.

L'offre de transport a été nettement améliorée depuis 10 ans, puisqu'elle est passée entre 1983 et 1993 de 22 à 39 aller-retour par semaine, soit une progression de plus de 75%.

Dans le même temps, la vitesse commerciale a progressé de près de 5% sur Toulouse - Rodez (gain de 10 mn).

Ceci traduit la volonté de développement de la Région Midi-Pyrénées, qui est à l'origine de la mise en place des services nouveaux, et d'un effort pour l'amélioration des infrastructures.

La capacité moyenne de trains et autorails mis en place sur la ligne Toulouse - Rodez est d'environ 170 places.

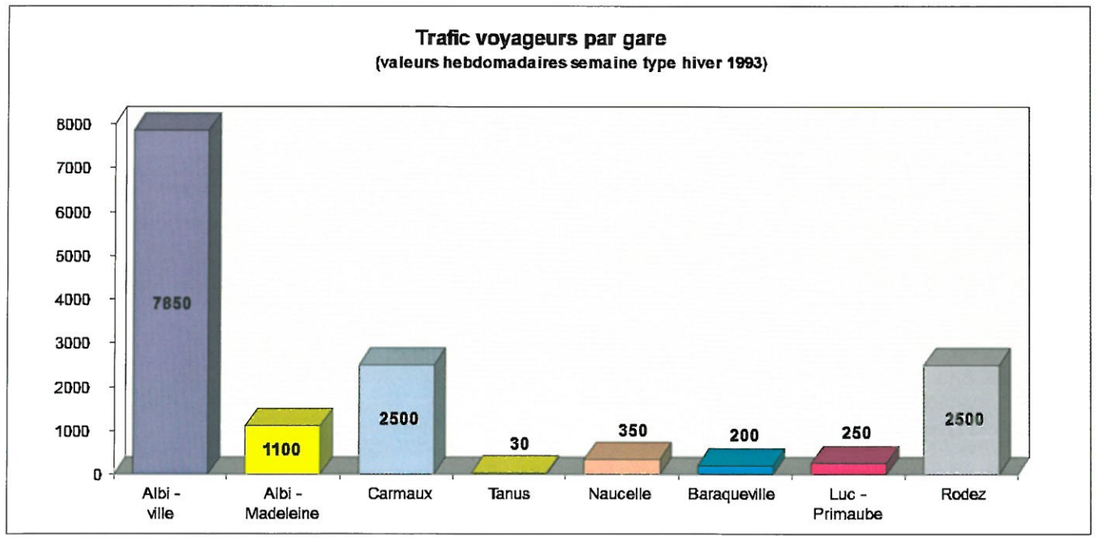
La demande de transport voyageurs par fer se situe à un niveau assez modéré ; si elle atteint 7 500 voyageurs par semaine sur le tronçon Toulouse-Albi, elle diminue ensuite à un niveau d'environ 4 700 passagers par semaine sur le tronçon Albi - Carmaux, puis à 2 700 voyageurs sur le tronçon Carmaux-Rodez.

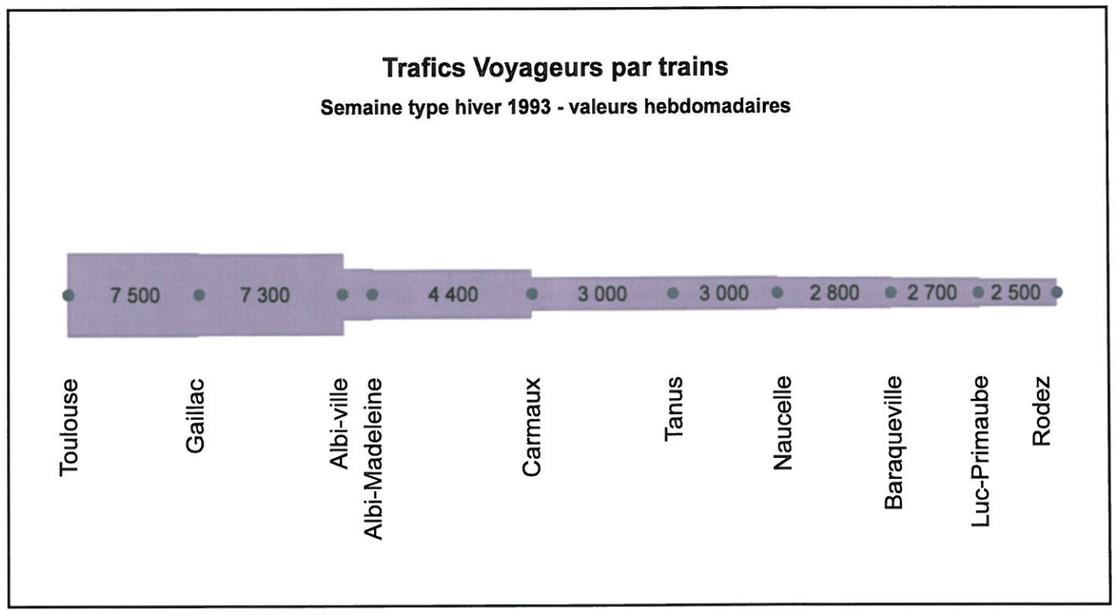
Le détail des fréquentations (hiver 1993) est présenté en annexe 5.

Exception faite de Toulouse, les gares dont les activités voyageurs sont les plus élevées se révèlent être Albi (près de 9 000 voyageurs/semaine), Carmaux et Rodez (2 500 voyageurs/semaine chacune). Les autres gares (Tanus, Naucelle, Baraqueville et Luc-La Primaube) ont un trafic voyageurs très faible.

Cette hiérarchie trouve sa logique dans trois phénomènes :

- la taille des villes desservies par les gares,
- la distance avec la conurbation toulousaine,
- l'industrialisation du bassin Carmaux - Albi.





Les transports aériens

L'aire d'étude dispose de 2 aéroports régionaux :
- Rodez-Marcillac, en bordure de la RN140,
- Albi-Le Séquestre, en bordure de la RN88.

A partir de l'aéroport de Rodez-Marcillac, des liaisons d'affaires régulières avec Paris sont assurées par la compagnie T.A.T. (Transport Aérien Transrégional), à raison de 2 aller-retour par jour.

Une liaison Rodez - Lyon a été mise en service en 1993 (1 730 passagers en 1993).

L'évolution des trafics commerciaux des 2 aéroports est présentée en annexe 6. Après une période de forte croissance (1987 - 1991), le trafic de Rodez - Marcillac stagne (77 000 passagers par an), comme celui d'Albi - Le Séquestre (43 000 passagers).

A Rodez-Marcillac, l'essentiel de l'activité des vols réguliers concerne la ligne Rodez - Paris (près de 70 000 passagers par an) ; à Albi-Le Séquestre, la ligne Albi - Paris a transporté 19 000 passagers en 1993. Son exploitation commerciale est suspendue depuis octobre 1994.

Par ailleurs, Toulouse possède l'aéroport régional de loin le plus important en nombre de lignes régulières à forte fréquence intérieures ou internationales. Les mises en service successives de tronçons à 2x2 voies de l'A68 rapprochent progressivement de Toulouse-Blagnac les pôles de l'aire d'étude ; toutefois pour le département aveyronnais, les temps de parcours restent encore pénalisants.

Les liaisons aériennes qui sont en concurrence avec les dessertes routières assurées par la RN88 sont essentiellement les suivantes :

Toulouse - Lyon	3 aller - retour par jour, 1 progression constante de la fréquentation (+ 75% en 6 ans), environ 165 000 passagers, soit une moyenne de 450 par jour
Toulouse - St-Etienne	2 aller-retour par jour, trafic oscillant autour de 7 000 passagers par an (20 par jour).
Toulouse - Clermont-Ferrand	2 aller-retour par jour, trafic stabilisé à 5 000 passagers par an (15 par jour).

Comparaison multimodale

La comparaison des flux de voyageurs acheminés par les divers modes de transport, en terme de voyageur x kilomètre, donne les parts de marché suivantes (y compris les trafics moyennes et longues distances) :

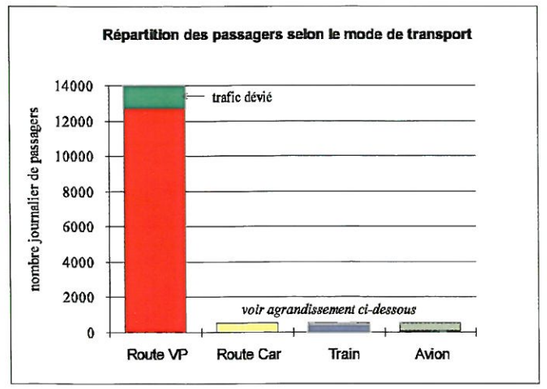
- route en VP : 89,5%
- route en car : 3,5%
- train : 3,5%
- avion : 3,5%

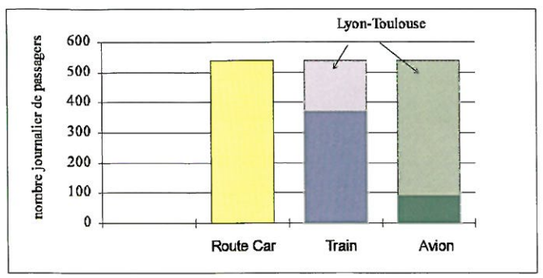
Ces valeurs montrent la suprématie de la route (93%), et notamment celle des véhicules particuliers.

Les modes ferroviaire et aérien représentent des flux du même ordre de grandeur que les flux assurés par les cars interurbains.

Les graphes ci-dessous visualisent cette répartition modale. Le trafic routier dévié représente le trafic qui effectue actuellement la liaison Toulouse - Lyon en passant par le couloir rhôdanien et qui pourrait se reporter sur la RN88 mise à 2x2 voies.

Les valeurs présentées militent pour une amélioration significative des caractéristiques de la RN88, qui représente 93 % du transport de personnes.





Titre III : Etat futur

Intérêt et conséquences de l'aménagement

L'aménagement de la RN88 en route express à 2x2 voies entre Albi et Séverac-le-Château va permettre de créer une liaison rapide et sûre entre Toulouse et le Massif Central, en irriguant les pôles que constituent les Préfectures desservies : Albi, Rodez et au-delà Mende, Le Puy et Saint-Etienne.

A terme, l'itinéraire permettra de relier les agglomérations toulousaine et lyonnaise par un tracé direct, ainsi que leurs zones d'influence respectives. Cette réalisation va offrir aux usagers actuels et potentiels un niveau de service totalement nouveau dans les zones traversées.

Il faut en attendre des modifications profondes des aires de marché et de concurrence, quels que soient les secteurs de production et de consommation, et un bouleversement des comportements, dans tous les domaines.

Les principaux effets prévisibles de la réalisation de cette route express sont analysés ci-après ; seront successivement distingués :

- les effets liés à la modification des conditions de circulation : niveaux de trafic prévisibles ; gains de temps de parcours, de sécurité,
- l'incidence prévisible sur les modes de transport ferroviaire et aérien,
- les impacts sur les activités économiques directement liés à la construction et à l'exploitation, ou induits par les modifications du contexte dans les domaines de l'activité agricole, de l'industrie, des services et du commerce, du tourisme ou enfin de l'organisation de l'espace.

1. Conditions de circulation

La route express permettra le relèvement des vitesses autorisées à 110 km/h et surtout offrira des possibilités de dépassement de manière continue.

Le principal impact directement mesurable qui découlera de l'aménagement de la RN88 sera donc les gains de temps substantiels pour les déplacements dans la zone d'influence du projet.

Pour se rendre d'Albi à Séverac, il ne faudra plus que 1h15 soit un gain de près de 3/4 d'heure sur la situation actuelle.

Les villes d'Albi et Rodez ne seront plus qu'à 45 mn l'une de l'autre, soit un gain de 10 à 15 mn par rapport à la situation actuelle.

Rodez sera alors à 1h30 de Toulouse (gain de 25 %).

Les conditions de sécurité seront également fortement améliorées et le nombre d'accidents que la réalisation de la route express permettra d'éviter est évalué à 70 accidents corporels chaque année (ce chiffre découle de l'application aux niveaux de trafic attendus en 2010 des moyennes d'accidents constatés statistiquement sur routes à 2x2 voies et sur route nationale) ; ceci représente pour les sections aménagées un gain annuel de 2 accidents tous les 3 km.

Le report sur les sections de voie express réalisées en tracé neuf du trafic longue et moyenne distance déchargera d'autant la route actuelle, contribuant ainsi fortement à l'amélioration de conditions de circulation du trafic local sur cette voirie ; on assistera donc à une forte amélioration de la qualité de vie de tous les riverains qui subissent aujourd'hui les nuisances du trafic d'échange et de transit, notamment des poids lourds. Ceci sera particulièrement valable pour les agglomérations évitées : Nord-Est d'Albi, Carmaux, Tanus, Naucelle-Gare, Baraqueville, La Primaube, Gages, Bertholène, Gaillac-d'Aveyron, Recoules-Prévinquières et Sévérac-le-Château.

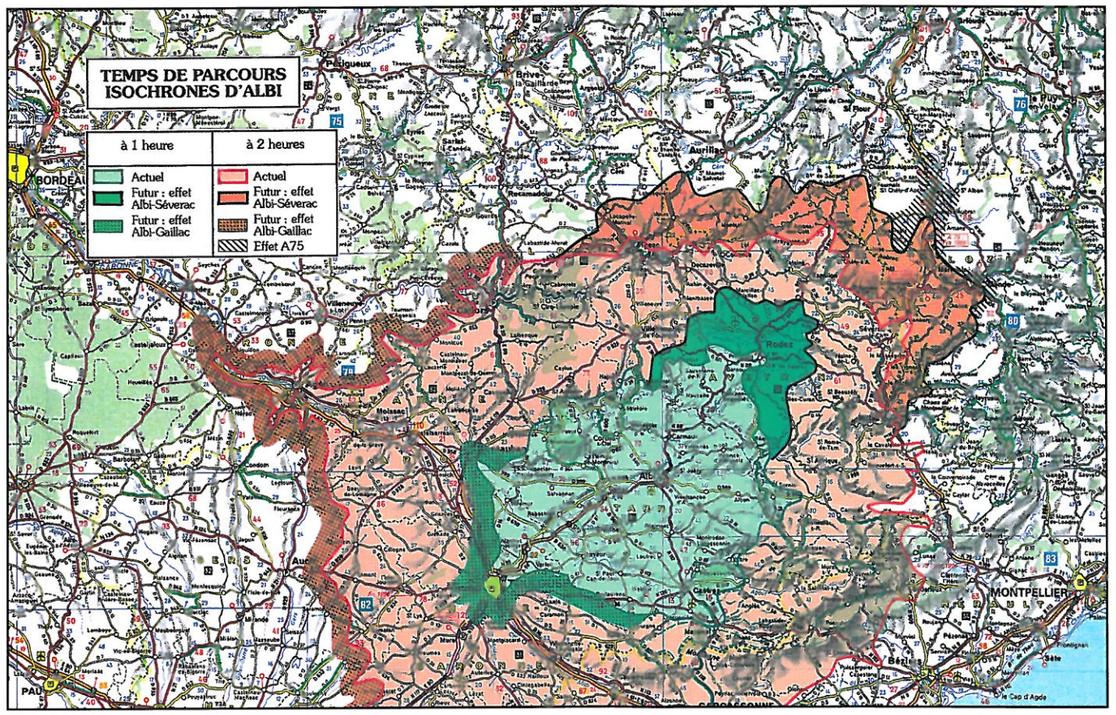
Par ailleurs, un certain nombre de flux devraient se reporter sur la RN88 aménagée en route express :

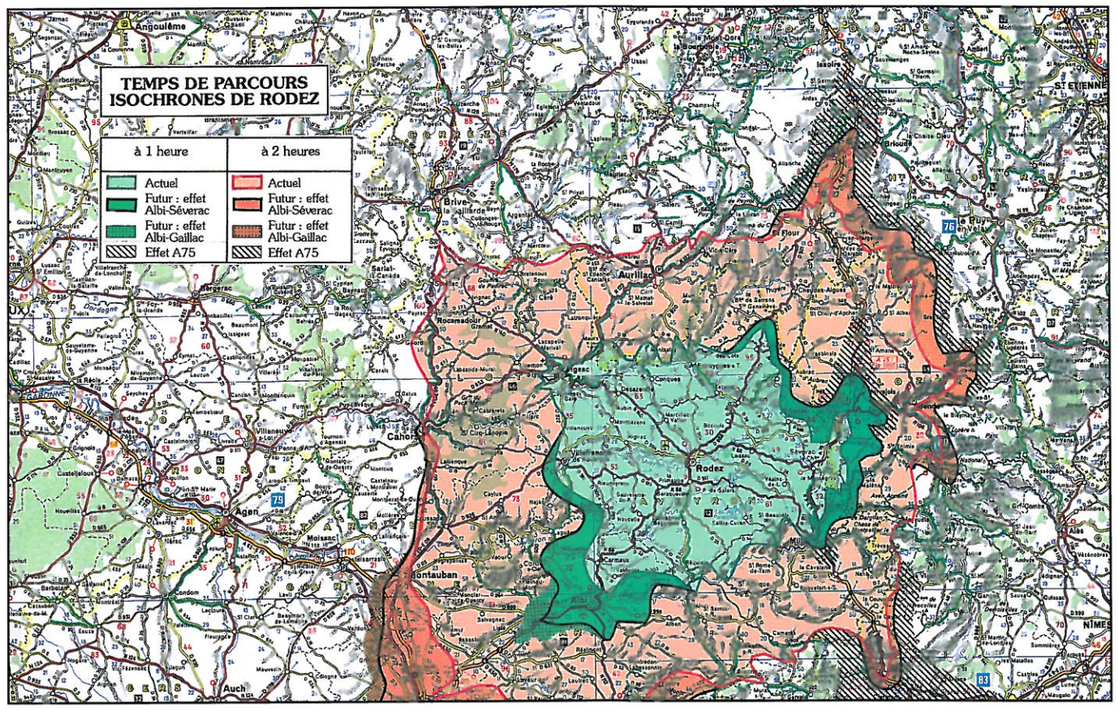
- les flux Clermont-Ferrand - Saint-Flour - Rodez - Albi, via l'A75,
- les flux Toulouse - Lyon, et au delà.

A titre d'exemple, le trajet Toulouse - Lyon, qui s'effectue actuellement essentiellement par A61 - A9 et A7, soit 536 km, s'effectuera à terme par l'itinéraire direct ; le gain de temps est évalué à 35 mn et la distance sera réduite d'environ 70 km.

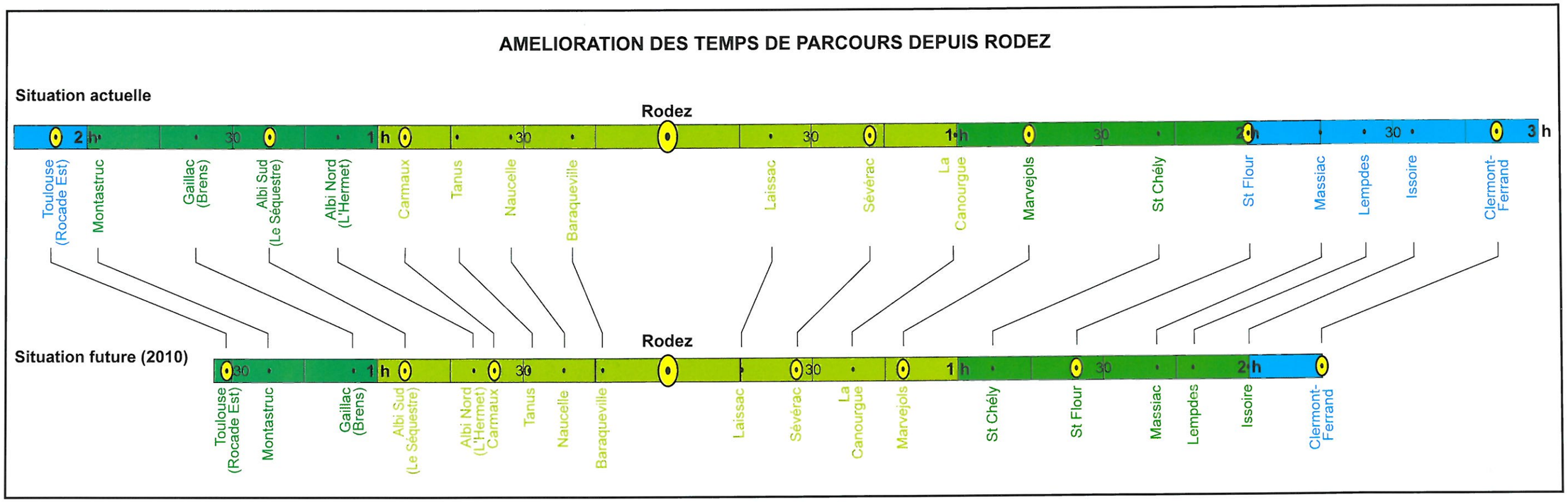
Les schémas ci-contre détaillent les gains de temps attendus sur les principales liaisons.

Les isochrones 1 heure et 2 heures au départ de Rodez et d'Albi visualisent les effets attendus de l'aménagement entre Albi et Sévérac-le-Château de la seule RN88.

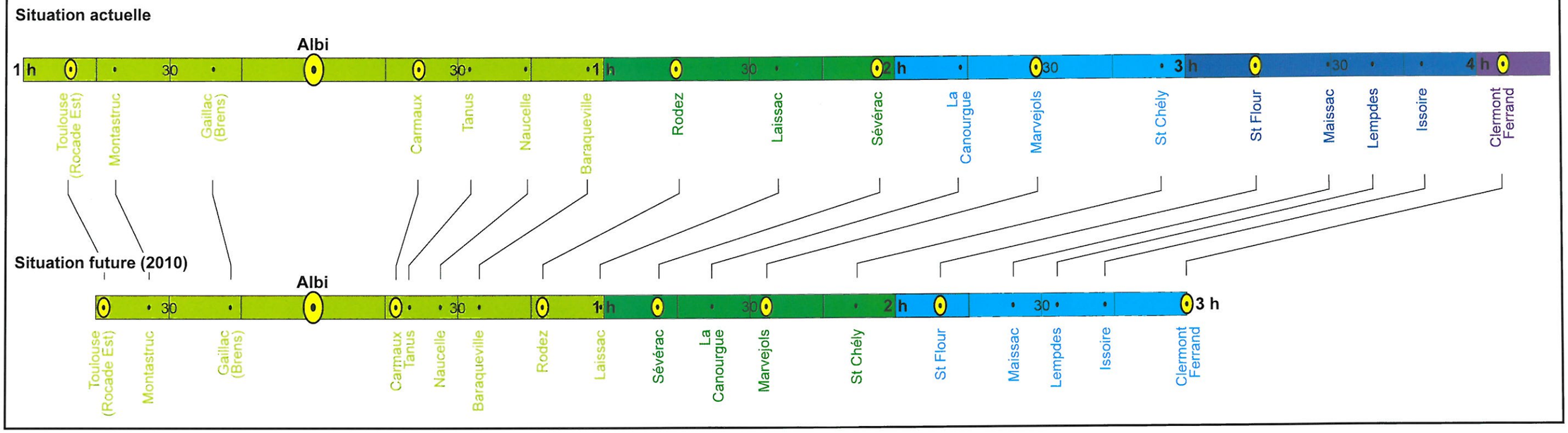




AMELIORATION DES TEMPS DE PARCOURS DEPUIS RODEZ



AMELIORATION DES TEMPS DE PARCOURS DEPUIS ALBI



Prévisions de trafic

Le scénario de croissance du trafic normal a été choisi à partir des tendances d'évolution constatées et des recommandations de la Direction des Routes ; les taux adoptés sont :

- 3,5% linéaire entre Albi et Rodez,
- 5,0% linéaire entre Rodez et Séverac.

L'aménagement à 2x2 voies de la RN88 est de nature à générer un trafic induit substantiel, d'autant qu'il complète l'effet de maillage du réseau rapide routier obtenu avec l'aménagement progressif de l'autoroute A75. Le comportement des usagers s'en trouvera transformé et les itinéraires préférentiels seront modifiés. Par exemple, la liaison : Rodez - St Flour - Clermont-Ferrand se fera à terme essentiellement par la RN88 et l'A75, via Séverac-le-Château.

Afin de tenir compte de l'effet structurant des réalisations de l'A75 et de la RN88 à 2x2 voies, la croissance a été modulée selon les taux d'induction suivants, à l'horizon 2010 :

	Hyp. basse	Hyp. haute
Section Albi-Rodez :	+ 5 %	+ 10%
Section Rodez-Séverac :	+ 10%	+ 20%

Par ailleurs, lorsque l'ensemble de la RN88 sera aménagée à 2x2 voies, l'itinéraire sera susceptible de capter une partie du trafic longue distance empruntant une diagonale reliant :

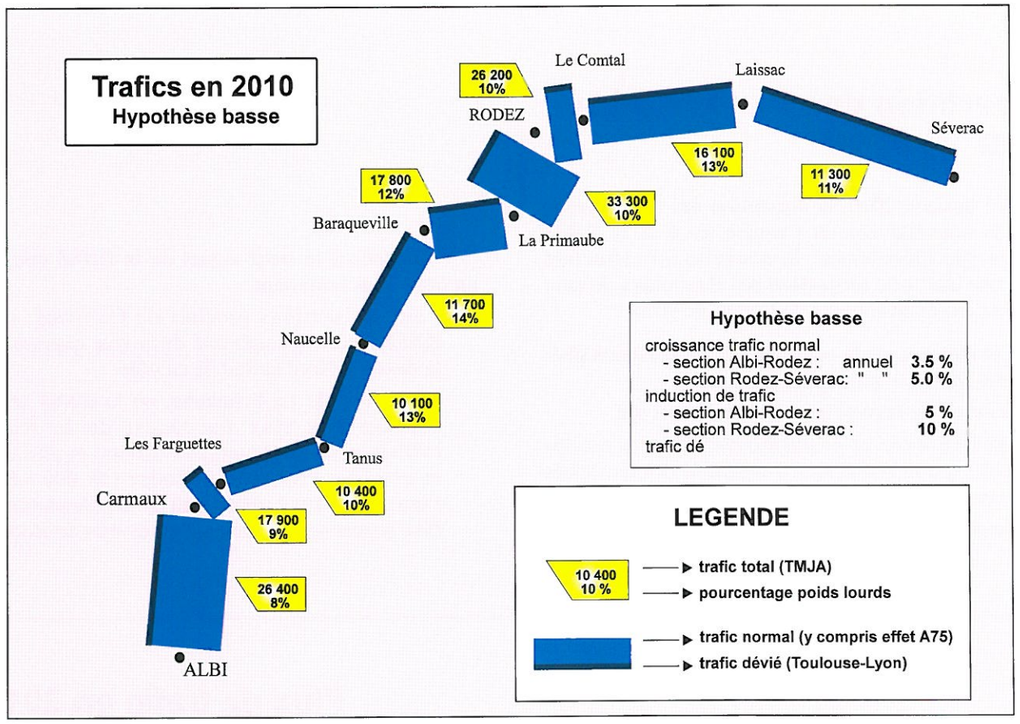
- d'une part la région Rhônes-Alpes, et derrière elle le Nord-Est de la France, l'Allemagne et la Suisse,
- d'autre part Toulouse, Midi-Pyrénées, et au-delà la péninsule ibérique.

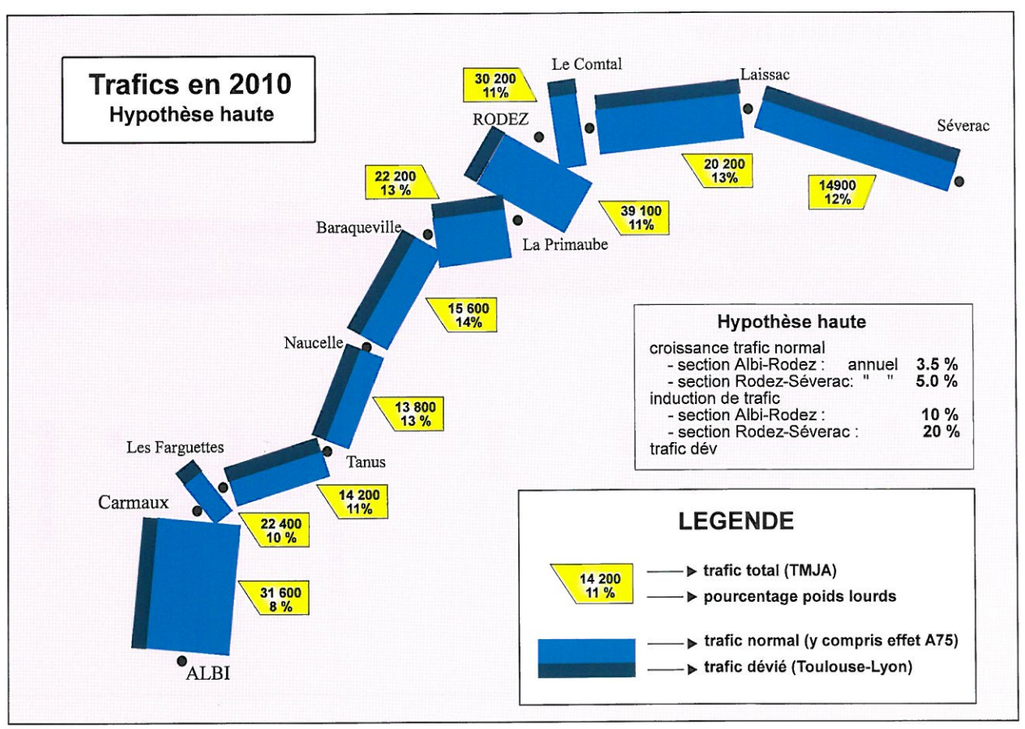
La saturation du couloir rhodanien à de multiples périodes de l'année est un facteur supplémentaire qui pourra entrainer le report de trafics sur la RN88.

Les analyses menées à l'échelon national ont montré que le trafic susceptible d'être dévié, sur la RN88 entre Toulouse et Lyon à l'achèvement des aménagements de l'ensemble de l'itinéraire pourrait varier de 2 000 à 5 000 véhicules/jour (T.M.J.A.2010) selon les scénarios.

La modélisation effectuée pour estimer les Trafics Moyens Journaliers Annuels a également pris en compte les divers flux susceptibles d'être déviés, identifiés à partir des enquêtes Origine-Destinations et notamment une partie des flux Rodez - Millau empruntant la RD911.

Les flux de trafic attendus sur l'itinéraire entre Albi et Séverac qui empruntent la nouvelle infrastructure ou l'ancienne RN88 sont visualisés sur les schémas ci-contre.





Répartition des flux à l'horizon 2010

A l'horizon 2010, la répartition des flux obtenue entre la nouvelle voie et l'ancien tracé de la RN88 montre que globalement la nouvelle infrastructure capte une très forte proportion des flux totaux, le taux de captation étant souvent de l'ordre de 90%.

Cet élément est la conséquence de plusieurs phénomènes, dont les principaux sont :

- l'attrait du nouvel itinéraire, rapide et sûr,
- la fréquence et le positionnement des échangeurs, qui irriguent bien l'ensemble des territoires traversés,
- la gratuité de la nouvelle infrastructure.

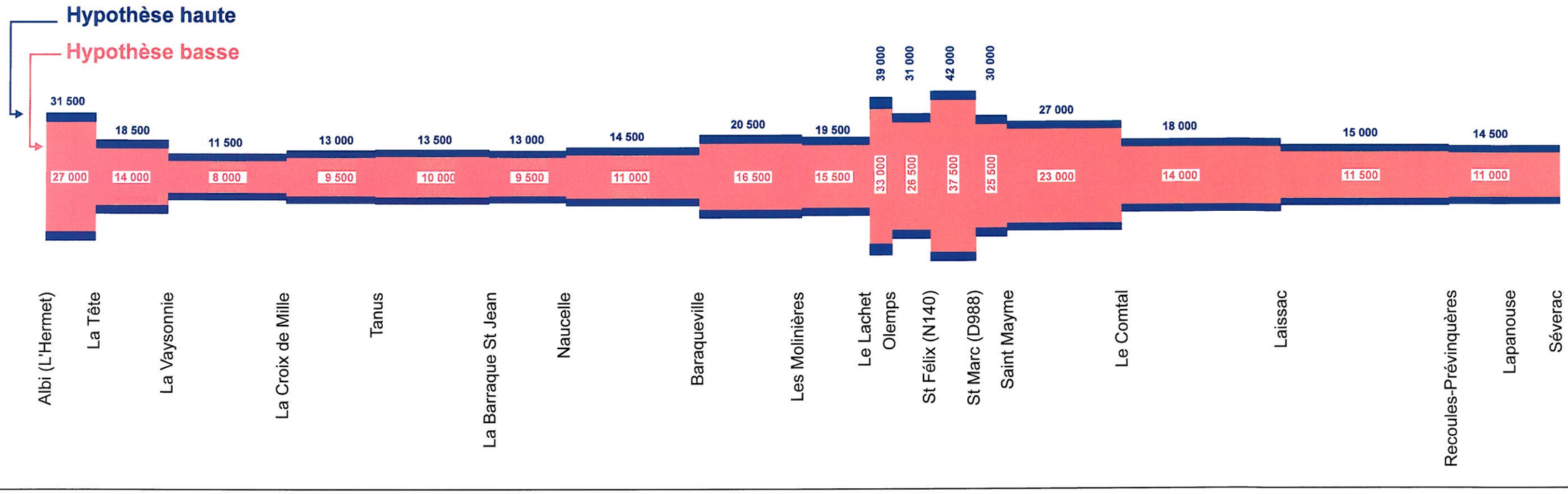
Cependant le tracé actuel de la RN88 conserve un trafic plus important :

- sur les sections proches de Carmaux, où la RN88 assure la continuité de la voie express pour la desserte Nord et Sud de ce pôle,
- à l'ouest de La Primaube, où la RN88 sert de support aux flux Est-Ouest de la RD911 (Villefranche-de-Rouergue - Millau) et plus encore entre La Primaube et Rodez (16 000 véh/j à l'horizon 2010) compte tenu de la polarisation des flux depuis cette commune du district de Rodez.

La répartition des trafics est présentée sur la carte ci-contre.

Les flux sur la nouvelle infrastructure sont les suivants :

Flux de trafic en 2010 sur la nouvelle infrastructure
(selon hypothèse basse et hypothèse haute)



PREVISIONS DE TRAFIC JOURNALIER EN 2010

33 000	10%
39 000	11%

15 500	12%
19 500	13%

16 500	12%
20 500	13%

11 000	14%
14 500	14%

9 500	13%
13 000	13%

14 000	13%
18 000	13%

11 500	11%
15 000	12%

23 000	10%
27 000	11%

dont 9 000 de la RD 988

11 000	11%
14 500	12%

9 000	13%
13 000	13%

8 000	11%
11 500	12%

14 000	9%
18 500	10%

27 000	8%
31 500	8%

3 000 | 2 000 | < 1 000 | < 1 000 | < 1 000 | < 1 000 | 3 500 | 16 000 | 4 000 | 1 700 | 1 200 | < 1 000 | 3 000 | 9 000 | 1 200 | 13 000

Fond cartographique IGN
Echelle : 1/250 000

- Nouveau tracé (projet)
- Echangeur prévu
- 1/2 échangeur prévu

Hyp. haute	%PL
Hyp. basse	%PL

1 700 — Trafic sur le nouveau tracé

Trafic sur l'ancien tracé

2. Influence sur les autres modes de transport

Influence sur le transport ferroviaire

Trafic voyageurs

A l'heure actuelle, les liaisons par la route s'effectuent dans des temps assez proches de ceux du rail ; la route est un peu plus rapide sur les liaisons Albi - Rodez, Carmaux - Rodez, et Rodez - Sévérac ; pour les autres liaisons, il n'y a pas d'avantage significatif pour la route.

Les gains de temps attendus sur la RN88 seraient susceptibles d'entrainer un impact négatif substantiel sur le trafic voyageur ferroviaire, et donc aussi sur les conditions de son financement.

Toutefois, sur les liaisons voyageurs de ville à ville à moyenne distance, le rail devrait rester concurrentiel, les gains de temps liés à la voie express étant proportionnellement moins importants que pour les longues distances ; la clientèle y est de plus souvent constituée d'habitués ou de captifs, qui hésiteront à utiliser la route.

Par ailleurs, à l'horizon de l'étude (2010), le nouvel automoteur T.E.R. 2000, rapide, moderne et confortable, assurera une grande partie des liaisons ferroviaires, notamment sur Toulouse - Albi et Toulouse - Rodez ; Rodez sera alors à 1 h 30 de Toulouse, soit le même temps de parcours que par la route. Dans ces conditions, l'aménagement de la RN88 ne paraît pas de nature à modifier sensiblement la répartition entre les modes de transport route et rail.

Le facteur "temps", qui est prépondérant dans le choix des usagers et qui les guide vers la grande vitesse est un temps global de déplacement qui intègre non seulement les temps de parcours, mais aussi les temps d'accès ou les temps d'attente, liés en particulier à la fréquence des transports.

Enfin, la concurrence ne s'exerce que pour la part de la demande qui recherche la rapidité et le confort, et non pour celle qui recherche une offre moins performante mais à bas prix ou une offre moins rapide mais plus fréquente, qui représentent une part de marché en augmentation importante (3ème âge, jeunes...).

Trafic marchandises

Le trafic marchandises actuellement acheminé par rail concerne essentiellement du vrac et des pondéreux : en effet "combustibles et minéraux solides", - essentiellement du charbon - représentent 73 % du tonnage transporté, et les postes "engrais-produits de carrière" près de 13 %. Pour ce genre de produits, on peut penser que la concurrence sera moins forte que pour certains trafics containers, qui ne représentent que 1 % du trafic total ; il faut néanmoins se souvenir que le trafic de houille du bassin de Decazeville est désormais transporté par la route (5000 tonnes seulement en 1989).

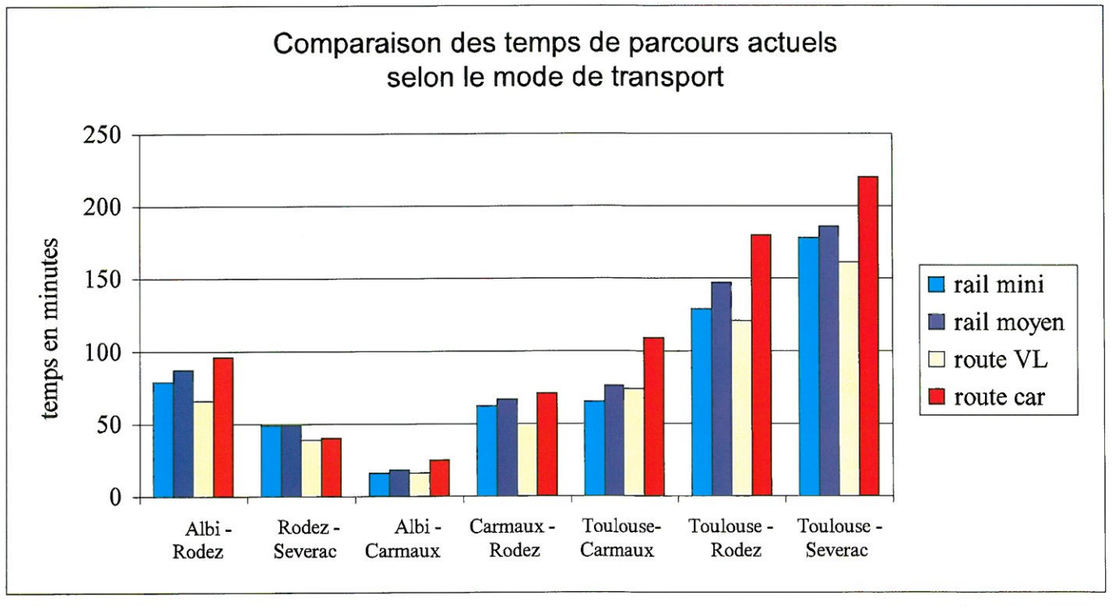
Il faut relativiser cette concurrence car elle s'applique à des tonnages de marchandises transportées par fer somme toute faibles.

De plus, la politique des flux tendus qui s'est développée récemment ne doit être associée à la notion de rapidité du transport que pour les produits à forte valeur ajoutée. Pour la grande majorité des marchandises transportées, l'organisation privilégie surtout la sécurité de l'approvisionnement plus que la vitesse du transport lui-même ; c'est le respect du temps de déplacement prévu qui importe, ainsi que la disponibilité du moyen de transport. Plus que la vitesse instantanée, c'est la vitesse commerciale qui importe, et donc l'organisation de la chaîne de transport, sa souplesse et sa flexibilité.

Conclusion

Il paraît à peu près certain que l'aménagement de la RN88 en route express entraînera une baisse des activités ferroviaires, qui devrait toutefois être très limitée si :

- les T.E.R. 2000 sont effectivement mis en service,
- l'organisation de la SNCF assure aux acteurs économiques les garanties de fiabilité et de souplesse qu'ils recherchent.



Influence sur le transport aérien

L'impact de l'aménagement de la RN88 sur le trafic aérien dépend des liaisons desservies.

Sur les liaisons vers Paris, l'achèvement de l'autoroute A75 et l'aménagement de la RN88 rapprocheront Albi et Rodez de Paris en temps de parcours routiers, concurrençant ainsi l'avion. L'impact sur le trafic aérien devrait toutefois rester modéré, à offre constante, dans la mesure où demeurera une différence importante des temps de parcours:

	Avion	Route actuelle (RN88-RN9-A75)	Route future
Rodez - Paris	1 H 10	6 H 45	6 H 20
Albi - Paris	1 H 30	7 H 50	7 H 05

Par contre, sur la liaison Rodez-Lyon, la comparaison ci-dessous montre une concurrence plus vive, par le fait qu'il sera possible de faire un voyage d'affaire Rodez - Lyon aller et retour dans la journée :

	Avion	Route (RN88)	
		actuelle	à terme
Rodez - Lyon	0 H 50	4 H 30	3 H 20

Il en est de même, mais d'une manière de plus en plus réduite, pour les liaisons aériennes Toulouse - St-Etienne, Toulouse - Clermont-Ferrand et Toulouse - Lyon.

	Avion	Route (RN88)	
		actuelle	à terme
Toulouse - St-Etienne	1 H 05	5 H 10(1) 5 H 50(2)	3 H 40(2)
Toulouse - Clermont-F	55 mn	4 H 35(2)	3 H 50(2)
Toulouse - Lyon	50 mn	5 H 05(3)	4 H 30(2)

(1) Par A61 - A9 - A7 - A41
(2) Par RN88
(3) Par A61 - A9 - A7

Mais dans sa concurrence avec la route, le transport aérien est handicapé par une moindre souplesse, car il est soumis à des contraintes d'horaires et de fréquence pas toujours compatibles avec les besoins des usagers.

Un aspect positif de l'aménagement à 2x2 voies de la RN88 sera l'augmentation de l'aire d'attractivité des aéroports de Rodez-Marcillac, et même de Toulouse-Blagnac. En effet, pour les multiples liaisons nationales (autres que Paris) et internationales, les habitants du Tarn et de l'Aveyron pourront beaucoup plus aisément venir prendre un avion à Toulouse, et Rodez-Marcillac pour la destination parisienne sera plus accessible depuis Mende et la Lozère notamment.

3. Effets sur les activités

Effets directs liés à l'aménagement de la RN88

La réalisation de la voie express, dont le coût global est évalué à 3,6 milliards de francs, génèrera des emplois pendant toute la phase de construction dans le secteur des travaux publics notamment.

On estime généralement qu'un million de francs de travaux occupe deux emplois directs et un emploi indirect. L'ensemble des chantiers de la RN88, si l'on retient une hypothèse de réalisation de 10 ans, devrait générer environ 1000 emplois durant toute cette période (valeur moyenne).

Effets indirects sur l'activité économique

Sur l'activité agricole

L'aménagement de la RN88 en voie express devrait favoriser le développement agricole par l'accès à de nouveaux marchés. Dans le contexte d'une compétitivité accrue de l'Europe, il faudra miser à terme sur :

- des activités correspondant à des demandes intérieures actuellement peu ou mal satisfaites, en rapide expansion et se soldant aujourd'hui par des importations ;
- une protection des circuits de distribution, eux-mêmes à stimuler ;
- un rajeunissement et une remotivation des agriculteurs et éleveurs ;
- le savoir-faire local qui doit être valorisé, et les infrastructures en place (laboratoires, lycées agricoles, marchés, abattoirs) ;
- une amélioration des rendements agricoles et d'élevage, qui nécessite la création de groupements d'exploitations (restructuration foncière) ;
- la vaste étendue des espaces disponibles favorables à un élevage de qualité ;
- une diversification des activités implantées à proximité de la RN88 ou des routes qui rabattent sur cet axe.

L'agriculture est très développée dans la zone, mais le potentiel agricole reste assez fort et il doit permettre une ouverture rapide vers de nouveaux marchés de produits, tant localement qu'à l'extérieur de la zone.

Au plan local, il s'agira d'accroître l'importance des échanges et points de vente de produits régionaux.

L'apport de produits nouveaux, associant éventuellement l'agriculture et l'artisanat, pourrait apporter un plus dans l'économie locale.

L'élevage, secteur clef de la zone, devrait largement tirer profit de la nouvelle voie express : ce sont surtout les conditions d'importations et d'exportations des produits agricoles qui s'en trouveront améliorées :

- les produits nécessaires au bétail parviendront plus aisément sur les sites d'élevage,
- l'expédition de jeunes animaux vers les clients sera facilitée.

A une échelle plus large, des marchés plus ou moins amorcés connaîtront un certain épanouissement : le Grand Sud-Ouest et les Alpes sont concernés.

Au plan international, à condition que les quotas imposés au niveau des échanges agricoles européens ne constituent pas une contrainte trop durement ressentie, de nombreuses filières resteront à exploiter. L'Espagne, l'Europe Centrale, l'Italie pourraient être des clients intéressants.

Pour ce qui concerne la filière bois, les unités productrices pourront baisser leurs coûts de transport et accroître leur activité grâce à un élargissement des aires de marché ; cependant la nouvelle infrastructure ne pourra à elle-seule permettre cette expansion. Il s'agira dans le même temps d'améliorer la connexion production / utilisation, d'encourager les activités de 1ère transformation, de développer les démarches de valorisation des sous-produits de ces activités, et d'accroître la formation.

Dans le domaine de l'agro-alimentaire

Cette activité est une composante essentielle de la zone étudiée, notamment dans la région de Rodez. La prospérité de ce secteur sera accrue par la réalisation de la voie express, qui facilitera l'ouverture de nouveaux marchés. Les circuits de production pourront être perfectionnés ; la qualité de la distribution pourra également être améliorée en optimisant les circuits de ramassage intégrant en tout ou partie la RN88. Une plus grande souplesse pour l'accès aux infrastructures de transport combiné (le futur Eurocentre de la région toulousaine notamment), ou aux grandes surfaces où l'heure de livraison est impérative sera un atout précieux. Enfin l'impératif de vitesse est indispensable pour les produits frais (volailles, foies frais, lait ...), dont la durée de vie est de 6 jours environ.

La poursuite de l'essor de cette branche est toutefois conditionnée par la réalisation d'actions visant à :

- moderniser les installations,
- améliorer la formation, l'information et la recherche,
- se positionner le plus possible sur des produits de qualité à forte valeur ajoutée.

Sur l'industrie

En dehors de l'agro-alimentaire et du bois, évoqués plus haut, le secteur industriel devrait pouvoir tirer profit de ce nouvel axe rapide.

Les grosses unités des régions de Toulouse, Albi, Carmaux et Rodez vont pouvoir étendre leur bassin de main-d'oeuvre et leur rayon d'action. L'industrie de pointe trouvera des possibilités d'appui aux pôles forts devenus voisins (Toulouse - Lyon).

Mais les effets seront encore plus sensibles pour les entreprises moyennes localisées à proximité des futurs échangeurs. Les diverses industries accordent au temps de transport et à sa régularité une importance de plus en plus grande.

Il convient à ce sujet de souligner que si une entreprise décide de changer de localisation, c'est d'abord, en dehors des motifs internes (augmentation de la capacité de production, mise en oeuvre d'une stratégie de groupe, amélioration de la productivité) pour se rapprocher des marchés ou des lieux d'approvisionnement et pour améliorer sa logistique de distribution. Par ailleurs, les entreprises qui connaissent la plus forte mobilité appartiennent à des secteurs d'activité à fort contenu technologique ou à savoir-faire élevé. On les rencontre surtout dans les secteurs de la recherche, le transport, les services aux entreprises, la haute-technologie, c'est-à-dire des secteurs fortement consommateurs de transports, qui attachent donc une importance particulière au transport (coût, vitesse commerciale, régularité, fiabilité).

Pour les entreprises de la zone d'action, la voie express et les gains de temps seront essentiellement vécus au travers :

- d'améliorations du fonctionnement de l'entreprise (stockage, flux tendus ...),
- de croissance de l'emploi,
- d'amélioration de l'image de marque,
- d'extension de l'aire de marché,
- de l'intensification des échanges affaires et des exportations.

La baisse du coût direct de transport (10 à 15 %) n'est pas un élément essentiel pour les entreprises.

La RN88 seule ne pourra cependant pas générer automatiquement l'implantation de nouvelles activités. Certaines conditions devront être remplies au préalable : existence de zones d'activités attractives à coûts d'implantation et de fonctionnement modérés, existence d'une main-d'oeuvre qualifiée et formée, de services, etc ...

Les bassins de Albi, Carmaux, Rodez devraient pouvoir bénéficier de retombées certaines, et plus marginalement ceux de Castres, Mazamet, Villefranche-de-Rouergue et Decazeville.

Sur les services et le commerce

Par effet d'entraînement, certains secteurs du tertiaire (banques, transports, services, assurances, etc...) se trouveront favorisés par l'aménagement de la RN88.

En ce qui concerne le commerce, les grands "bénéficiaires" seront les grandes surfaces situées à proximité de la RN88 qui vont accroître leur rayon d'action et donc leur chiffre d'affaires. Ceci est surtout vrai pour les très gros centres, d'au moins 5000 m^2 de superficie de vente, donc essentiellement à proximité d'Albi et Rodez. Les commerces implantés à proximité des zones et sites d'accueil touristiques, où le potentiel d'accroissement de la clientèle est le plus élevé, pourront tirer profit de l'aménagement.

En revanche, certains effets négatifs sont à prévoir, notamment pour les commerçants implantés en bordure du tracé actuel de la RN88, et dont la clientèle risque de diminuer à terme du fait de son transfert sur le nouveau tracé à 2x2 voies avec accès limités, pour les moyennes et longues distances.

Commerces recensés sur la RN88 actuelle présentant une activité liée au trafic de transit et sensibles à un aménagement
Situation 1994 (1)

Type de commerce	SECTIONS			TOTAL
	Giratoire l'Arquipeyre-Sud de Carmaux	Nord de Carmaux - Giratoire Le Lachet (Rodez)	La Roquette (Rodez) - Séverac (RN9)	
Station-Service	1	5	3	9
Garage	3	20	5	28
Station service + garage	1	3	4	8
Bar	3	2	2	7
Bar - restaurant	3	9	5	17
Hôtel - bar		3		3
Hôtel-restaurant-bar		11	4	15
Chambres d'hôtes		2		2
Boulangerie-pâtisserie	3	7	2	12
Boucherie-charcuterie	4	4	1	9
Alimentation		6	3	9
Supermarché	1	4		5
Tabac / presse		3	2	5
Pharmacie		4		4

(1) Non compris les villes d'Albi, Carmaux et Rodez et les sections déjà aménagées à 2x2 voies sans accés riverains.

Sur le tourisme

Dans l'ensemble de la zone traversée ou desservie par la future route express, bon nombre des composantes indispensables pour accentuer l'essor de ce secteur sont réunies :

- potentiel touristique indéniable :
  - tourisme vert : proximité, quantité et variété des sites traversés, vastes espaces, patrimoine abondant et varié ;
  - tourisme culturel : qualité de l'environnement, calme, passé historique ;
  - tourisme d'affaire : cadre de qualité, bonnes tables ;
- existence de structures d'accueil diversifiées ;
- bonne image de marque.

Le nouvel essor sera généré par une induction du trafic et de la clientèle, notamment en provenance des régions extérieures et de l'étranger.

En saison, on peut s'attendre à un impact élevé sur les campings de par le fait que la voie express procure des gains de temps importants notamment pour **les caravanes (surtout pour les week-end et courtes vacances).**

Pour les séjours de moyenne et longue durée, l'accroissement de fréquentation devrait être surtout sensible pour la clientèle des zones éloignées.

Hors saison, à partir de Pâques, la route express sera un atout pour le développement des week-end et courtes vacances, ainsi que pour la promotion des voyages organisés (clientèle autocariste).

Le car bénéficie d'un avantage important du fait de sa régularité de fonctionnement et du confort qui en découle pour les usagers.

Une grande majorité de sites étant répartis à l'intérieur de l'ensemble de la zone et pas nécessairement près du tracé de la voie express, leur accès et leur fréquentation sera fonction de la qualité de l'information dispensée le long de l'itinéraire, de la qualité et du niveau de service offert sur la voirie de desserte, exemples : Conques par la RD901, Cordes par la RD600, lacs du Lévezou par la RD911...

La voie express, en raccourcissant les temps d'accès, incite le touriste de passage à séjourner plus longtemps. Elle permet également d'étendre le rayon d'action du tourisme vers une clientèle plus lointaine : développement de la vente de produits touristiques auprès de la clientèle étrangère, montage de séjours courts, de week-ends "oxygénation" pour la clientèle régionale.

La gastronomie est aussi un atout. Dans le Rouergue, dans l'Albigeois notamment, la vente de produits locaux et artisanaux peut, par le biais de l'essor touristique, se développer encore comme secteur-clef de l'économie de ces régions.

La route express ne suffira cependant pas à promouvoir le tourisme. Il faut d'ores et déjà prévoir :

- une information de qualité aux points "forts" de l'itinéraire : entrée dans les départements du Tarn et de l'Aveyron, avec signalisation des sites touristiques ;
- une possibilité de réaliser des sorties depuis la RN88 avec retour à l'échangeur suivant, de manière à faire de courtes haltes-séjours dans l'intérieur pour découvrir une région ; on notera, là encore, le rôle essentiel de l'information et du traitement des aires d'arrêt, pour améliorer la lisibilité de l'offre ;
- une prospection à la résidence et l'intégration dans des réseaux de promotion nationaux et internationaux.

Observations générales sur les effets économiques du projet

Différents observatoires économiques ont été mis en place depuis une dizaine d'années, pour analyser les retombées économiques des grandes infrastructures routières.

On observe généralement que la mise en service d'une grande infrastructure catalyse le développement économique plus qu'il ne le crée. La localisation des emplois reste très inégale ; on constate une tendance au renforcement des pôles dominants au détriment du reste du territoire ; **ce sont généralement les zones urbaines les mieux desservies (moins de 20 mn) qui paraissent profiter le plus de l'aménagement.**

Toutefois, l'existence des agglomérations d'Albi et de Rodez, qui constituent des pôles urbains concentrant des potentialités économiques affirmées paraît constituer un élément déterminant **aux effets d'entraînement** pour les zones rurales avoisinantes.

Certaines initiatives pourraient également favoriser le développement du secteur artisanal, par exemple dans le cadre d'implantation à proximité des échangeurs, dans des débouchés nouveaux liés aux retombées de l'expansion du tourisme, car il s'agit de donner une meilleure "lisibilité" de **l'artisanat.**

Les mesures d'accompagnement qui seront prises par les acteurs publics locaux auront un rôle majeur à jouer (réflexion préalable, politique foncière ou d'intervention dans le domaine de l'urbanisme : aménagement de zones d'activités, mise en place de bâtiments relais, mesures financières incitatrices, campagnes de prospection...). De la mobilisation et d'une concertation importantes de la part des acteurs locaux dépendra l'impact de l'aménagement de la RN88 au niveau de l'économie et des emplois.

4. Impacts sur les communes ou pôles traversés par la future voie express

Agglomération de Carmaux

1. Politique générale d'aménagement

Les réflexions menées localement sur le devenir de l'agglomération Carmausine, notamment dans le cadre de l'élaboration de la Convention Ville-Habitat, ont intégré les tendances lourdes de développement générées par cette nouvelle infrastructure routière.

Les zones d'activités existantes se localisent essentiellement à l'Ouest de Carmaux et concernent le secteur minier ; mais elles souffrent de 2 carences :

- elles sont mal desservies,
- elles sont presque saturées.

Afin d'opérer une reconversion industrielle du Carmausin et empêcher sa désertification au profit de l'Albigeois, des études ont été réalisées pour augmenter le dynamisme du secteur en créant de nouvelles zones d'activités ; plusieurs sites ont été identifiés, à l'Est de Carmaux. Les grandes orientations de la politique de développement actuelle de l'agglomération consistent à rééquilibrer son développement à l'Est, en privilégiant l'implantation et la diversification des activités.

Aussi un tracé Est de la déviation est-il apparu beaucoup plus compatible avec le développement du Carmausin que le tracé Ouest prévu aux P.O.S. du Garric, de Blaye les-Mines et de Carmaux, trop proche de l'agglomération et de ses espaces urbanisés, qui aurait perturbé fortement le fonctionnement, les possibilités de développement de l'agglomération et le cadre de vie des habitants.

Les impacts attendus du projet sont étroitement liés à la position des 3 échangeurs qui desserviront la zone : un échangeur dénivelé complet sur la RN88 coté Albi (La Tête), un autre coté Rodez (La Croix de Mille), et un échangeur intermédiaire à hauteur de la RD 91 reliant Carmaux à Valderiès (La Vayssonnié).

2. Echangeur de La Vayssonnié

La bonne efficacité de cet échangeur central est subordonné à l'aménagement, par les collectivités locales, d'une liaison correcte avec le centre de Carmaux. Cette voie pourrait se brancher sur la route actuelle près du Pont du Cérou et rejoindre la RD91 par la rive gauche du Cérou, moyennant un traitement particulièrement soigné pour limiter l'atteinte au site de la Vallée du Cérou ; Le nouvel itinéraire d'accès apportera la possibilité de créer une véritable entrée de ville, donnant une image nouvelle de l'agglomération, plus verte et plus attractive.

Outre son rôle de desserte de l'Est et du Centre de Carmaux, l'échangeur de La Vayssonnié améliorera singulièrement la desserte et les possibilités de développement économique des zones habitées à l'Est de Carmaux : Rosières, Valderiès, et au-delà les communes reliés par la RD91 (Andouque et Valence d'Albigeois).

Cet échangeur assurera un support fort pour la création d'une zone à vocation commerciale attenante à l'échangeur et celle d'une zone industrielle et artisanale nouvelle autour de la Briquetterie, à proximité.

Ces sites profiteront d'excellentes relations avec l'extérieur, notamment avec les zones du Garric et celles de l'Albigeois ; la qualité des liaisons avec Carmaux sera liée à l'aménagement de la voie de pénétration mentionnée ci-avant.

3. Echangeur de La Tête

Cet échangeur assurera de bonnes relations avec le Sud de Carmaux, Blaye-les-Mines et Le Garric.

La zone d'activités du Garric bénéficiera via l'ancienne RN88 d'une bonne desserte, notamment vers le Sud, et son projet d'extension, à vocation industrielle et artisanale en sera conforté.

4. Echangeur de La Croix de Mille

Cet échangeur assurera une bonne desserte de tout le secteur Nord de Carmaux ; il permettra à terme la création d'une zone d'activités, aux abords des Farguettes, à dominante commerciale et artisanale.

5. Conclusions

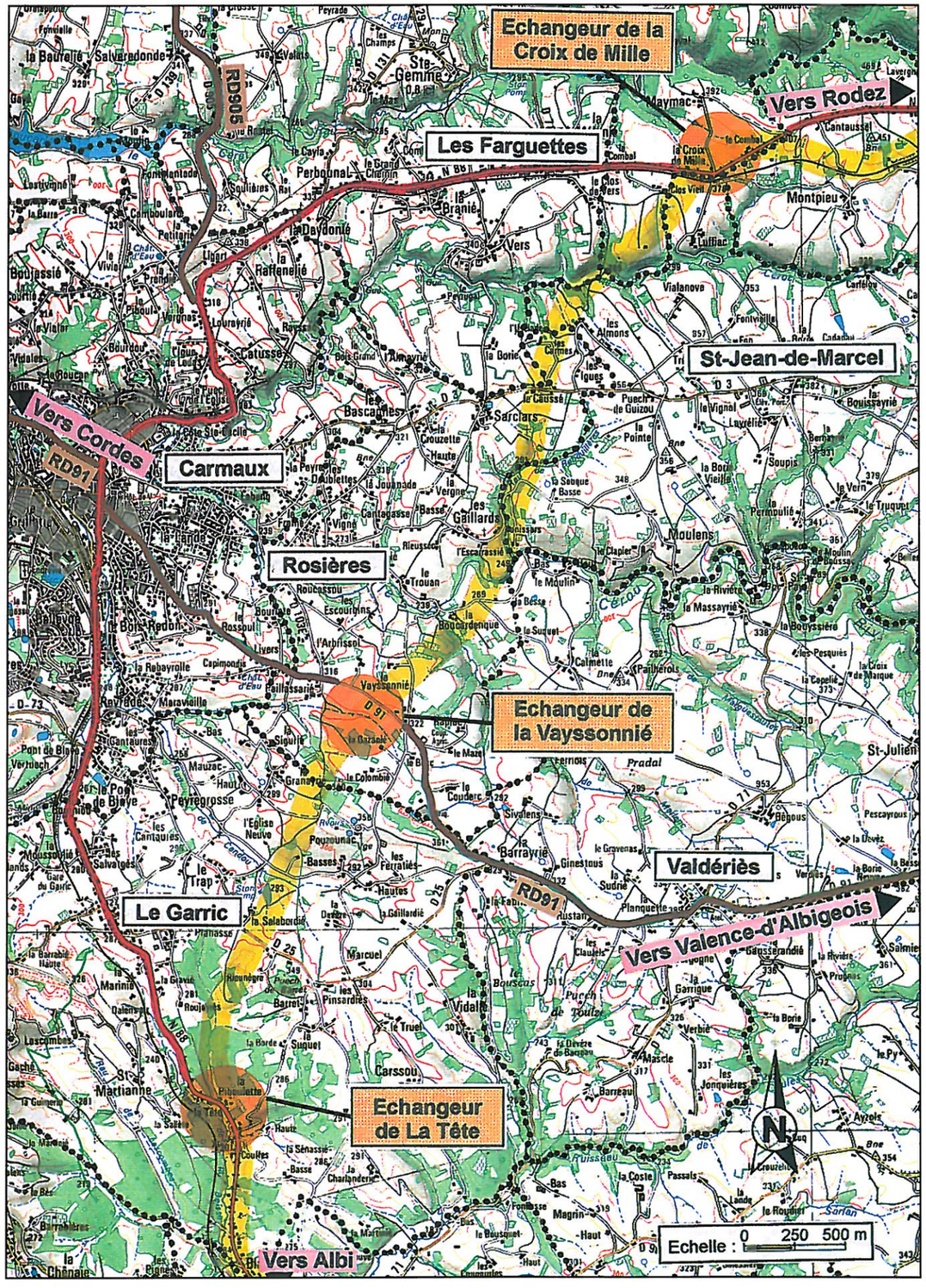
Les corrélations entre le projet et le développement économique du Carmausin apparaissent donc très étroites.

En terme d'habitat, la facilité des liaisons apportée par la nouvelle voie, la qualité de l'environnement et du cadre de vie du secteur Est de la ville et la proximité des services et des activités nouvelles attirées par la voie nouvelle, conduiront à un développement de l'urbanisation à l'Est de la Ville.

La création de "vitrines" commerciales au Nord paraît susceptible d'enrayer le risque d'attraction vers Albi des zones rurales du Nord (Ségalas).

Enfin, en extrayant de l'agglomération tout le trafic de transit, la déviation permettra :

- de reconquérir la route actuelle pour un usage urbain,
- de soulager les riverains des nuisances subies dans leur environnement quotidien,
- de repenser la desserte des zones d'activités de l'Ouest, par la RN88 actuelle fluidifiée et la réorganisation du réseau secondaire (RD5, 73, et 91).



Secteur Tanus - La Baraque-St-Jean

Le projet de franchissement de la Vallée du Viaur constitue une opération isolée qui a fait l'objet d'une enquête spécifique en 1994, vue l'urgence qu'il y avait à résorber ce "point noir".

Compte-tenu de la vocation de la RN88, il a été jugé préférable de créer une liaison directe au Sud du Viaur, avec un nouveau tracé qui dévie Tanus.

Un enjeu important est donc constitué par la déviation de Tanus, dont le bourg est actuellement traversé par la RN88.

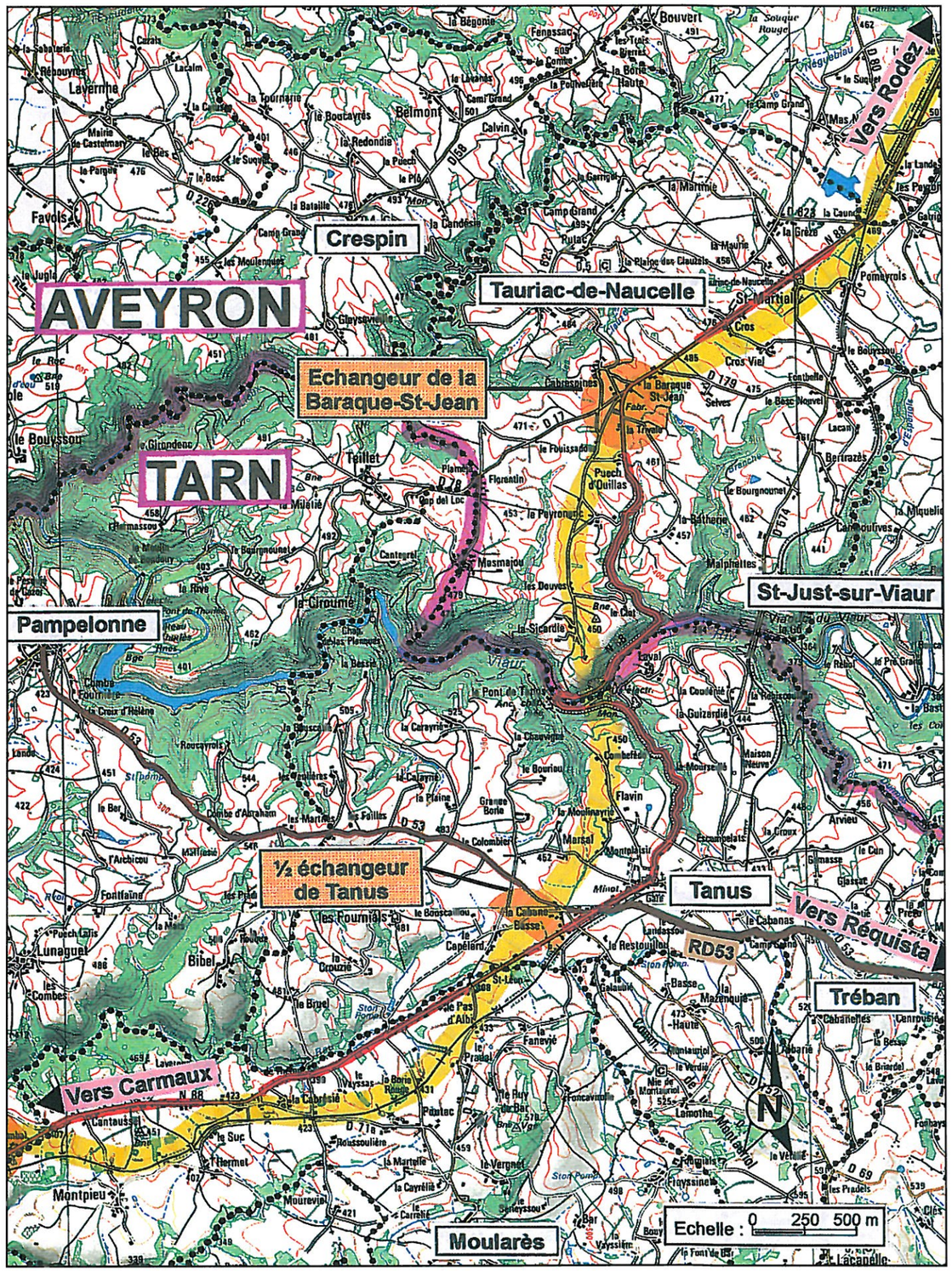
Les points d'échange prévus sont situés de part et d'autre de la Vallée du Viaur : La Baraque-St-Jean au Nord, Tanus au Sud.

Ils permettront une très bonne mise en valeur du potentiel touristique particulièrement riche dans cette zone avec en particulier :

- la vallée du Viaur, à l'environnement privilégié (Z.N.I.E.F.F. de la Basse Vallée du Viaur, pêche, restauration des abords de rivière...),
- le célèbre viaduc métallique ferroviaire sur le Viaur, construit par l'ingénieur Bodin,
- l'Aire - Belvédère dominant la vallée et les viaducs du Viaur,
- le château du Bosc (Toulouse Lautrec), à Camjac.

L'ensemble des sites concernés seront facilement accessibles par les 2 rives, ce qui permettra aux usagers de quitter la RN88 pour découvrir les richesses touristiques et de reprendre facilement leur itinéraire.

Les échangeurs de La Baraque-St-Jean et de Tanus désenclaveront par ailleurs les zones agricoles dynamiques situées de part et d'autre du Viaur ; en particulier, le 1/2 échangeur de Tanus desservira la voirie départementale située en rive gauche du Viaur puis du Griffou, sur laquelle circulent de nombreux camions à bestiaux qui échangent avec Réquista (4e marché aux ovins de France), via Lédergues, Blaye et St-Jean-Delnous.



Commune de Naucelle

1. L'organisation du territoire

- L'urbanisation est regroupée essentiellement à Naucelle autour de l'ancienne bastide royale. Naucelle a conservé un centre traditionnel d'où partent en étoile les routes desservant le plateau et le long desquelles s'est développé un habitat plus récent sous forme d'habitat individuel (lotissement). Naucelle-Ville regroupe la plupart des commerces et services présents sur la commune. Ce bourg dispose, de par son infrastructure commerciale et de services liés à la population, d'une force d'attraction qui dépasse largement le cadre communal.

- L'urbanisation de Naucelle-Gare est plus récente. Elle s'est développée le long de la RN88 et autour du passage à niveau sur la RD997 et au carrefour formé par la RD10. Elle a un caractère linéaire le long de la RN88 où sont installés de nombreux bâtiments d'activités commerciales ou artisanales. Elle se poursuit à l'Est sur la commune de Camjac.

- Les deux pôles ont des vocations différentes mais complémentaires, ce qui constitue indiscutablement un atout majeur pour la commune. A Naucelle-Ville, c'est la fonction habitat et services, liés à un chef-lieu de canton qui prédomine ; à Naucelle-Gare c'est la fonction "vitrine" et activités. La limite administrative communale empêche le développement de Naucelle-Gare à l'Est. L'extension de Naucelle-Ville ne peut pas s'envisager au Nord-Ouest (impossibilité physique) ; l'urbanisation a donc tendance à restructurer les différents quartiers et à se développer à l'Ouest. La vallée du Lieux représente toutefois un obstacle pour le regroupement de ces deux agglomérations.

- Les zones touristiques se positionnent essentiellement autour de l'étang de Bonnefon avec des possibilités d'extension.

2. Perspectives d'évolution

Naucelle joue le rôle de bourg-centre pour un bassin de vie quotidienne de 10 communes, soit l'ensemble du canton plus 2 autres communes. Ce bassin de vie est homogène ; il a subit une perte de population, mais certains indicateurs démographiques favorables réapparaissent. La population active sur le canton accuse une diminution de 15 % de 1982 à 1990 et de 12 % à Naucelle. Cependant, le nombre de personnes venant travailler sur la commune et n'y résidant pas a augmenté de 33%. Naucelle attire des actifs mais en exporte peu. A l'échelle du canton, les flux s'équilibrent.

Au niveau du canton, le secteur agricole est le secteur économique le mieux représenté. Sur Naucelle, le secteur des services marchands est celui qui compte le plus d'emplois avec l'industrie agro-alimentaire. Sur l'ensemble du canton, seuls les effectifs de l'industrie et des services marchands croissent entre 1982 et 1990.

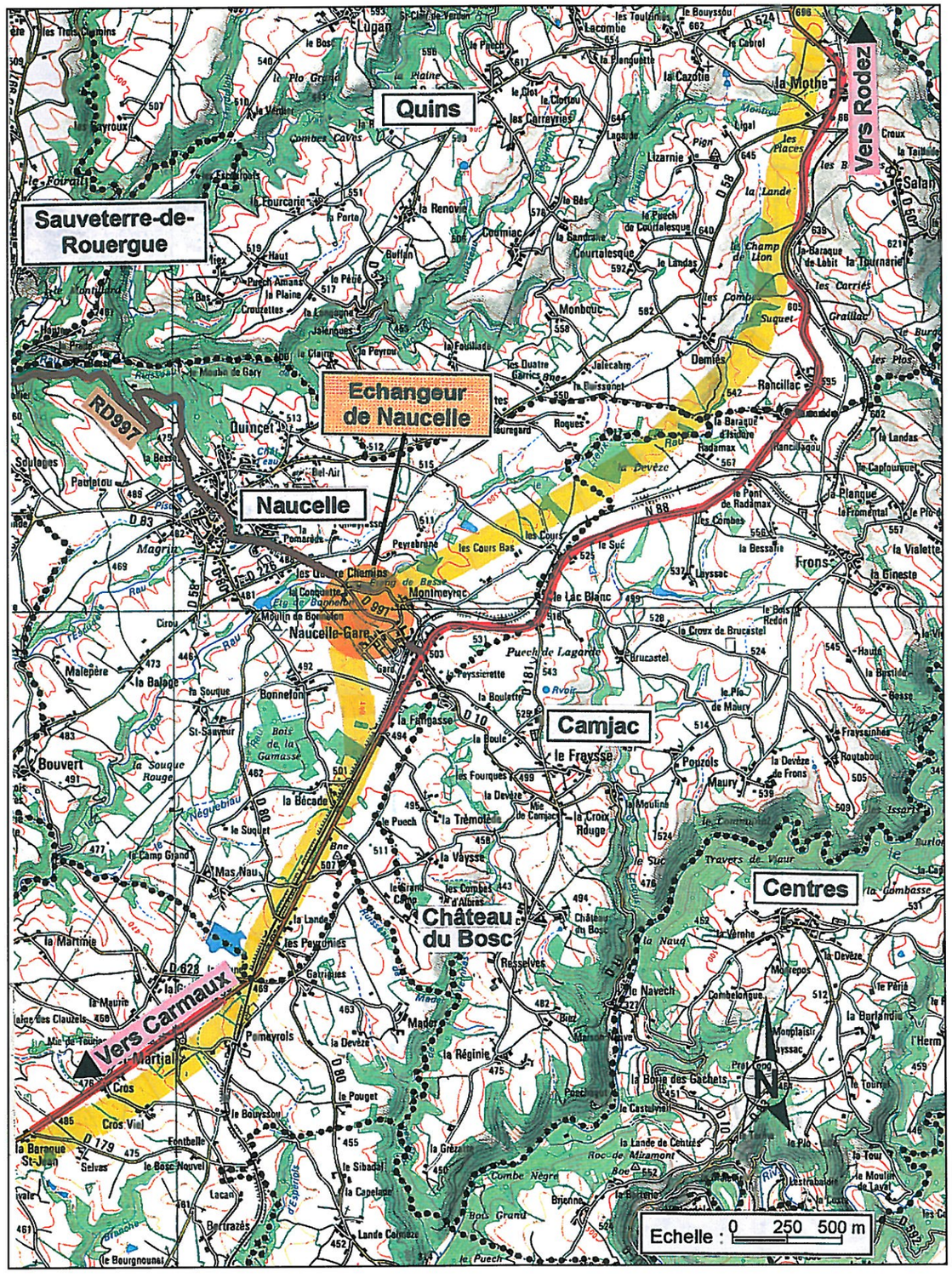
Le canton de Naucelle est inscrit dans le cadre d'une initiative communautaire LEADER II. Ce programme, mis en oeuvre par l'Union Européenne, porte essentiellement sur des projets dans le domaine agro-alimentaire.

Dès lors, la R.N.88 à 2x2 voies, parce qu'elle va améliorer l'accessibilité à Naucelle, et donc les relations avec les pôles agro-alimentaires aveyronnais (zone d'Arsac, RAGT autour de Rodez, Baraqueville) et toulousains, ne peut que contribuer à mieux positionner la commune et son bassin de vie sur ce créneau économique.

Un échangeur volontairement implanté entre Naucelle et Naucelle-Gare permettra une desserte optimale de tout le bassin de vie. Il pourra également permettre, à condition d'être bien aménagé et correctement accompagné, de traiter l'espace entre les deux bourgs. L'espace situé entre la 2x2 voies et l'actuelle RN88 pourrait permettre l'extension des zones d'activités existantes en offrant une importante vitrine commerciale. Il pourrait être envisagé l'étude d'un nouveau passage sur la voie ferrée afin de relier les différentes zones d'activités futures et existantes et améliorer l'accès à l'échangeur.

Entre la 2x2 voies et Naucelle-Ville, un espace naturel et un important écran végétal pourraient laisser la possibilité d'extension de la zone touristique située au bord de l'étang de Bonnefon (camping).

Enfin, le secteur touristique de Sauveterre de Rouergue qui fait suite à Naucelle constitue un enjeu économique important.



Commune de Baraqueville

1. L'organisation du territoire

Le développement de Baraqueville s'est fait sur le versant Sud bien exposé et protégé des vents dominants, entre la ligne de crête et la voie ferrée.

La configuration du site en amphithéâtre naturel occupé au Sud par le vieux village de Carcenac Peyralès et au Nord par le bourg de Baraqueville a permis la réalisation d'un habitat sous forme de lotissements ou de petits immeubles collectifs. Les zones industrielles ou artisanales se sont développées d'une part à l'est de Baraqueville, le long de la RN88, et au Nord-Ouest, le long de la RD911. L'ensemble se caractérise par une urbanisation linéaire le long de la RN88.

Trois tendances fortes se dégagent :

- le développement de Baraqueville a été porté par l'activité agricole aujourd'hui fragilisée, d'ou la nécessité de trouver de nouveaux axes de développement ;
- Baraqueville joue un rôle de chef-lieu de canton et de bourg-centre, grâce à son offre d'activités et de services ;
- l'influence de Rodez est particulièrement forte, Baraqueville restant très dépendant du bassin d'emploi de Rodez.

2. Perspectives d'évolution

L'analyse au regard des critères économiques conduit à étudier le problème sous un double aspect :

- le développement économique et commercial de Baraqueville (objet de l'analyse ci-après) ;
- la desserte du Ségala, dont le poids économique dans le département de l'Aveyron reste important.

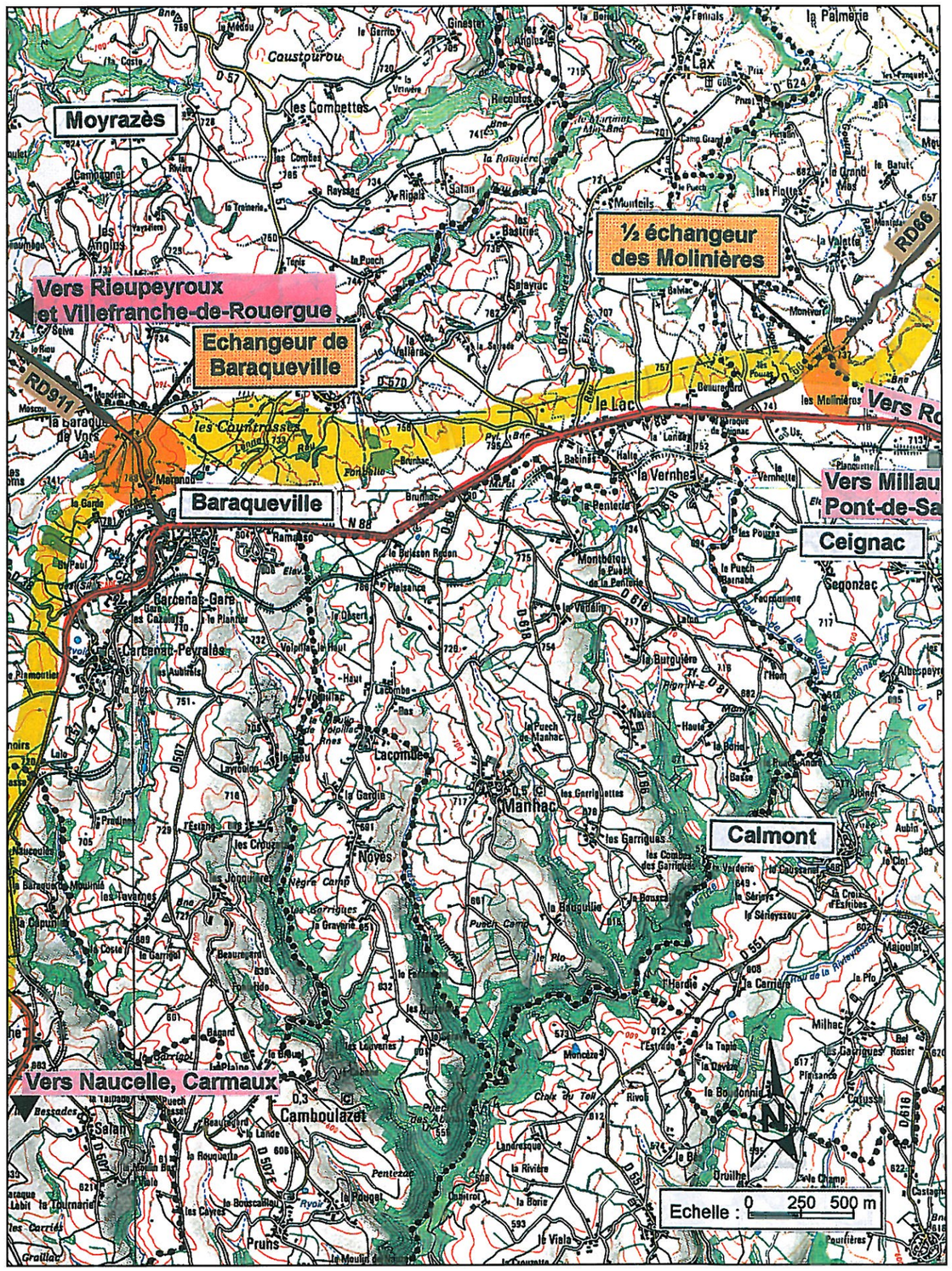
Quelle que soit l'option de contournement retenue (Nord ou Sud), la déviation de Baraqueville, qui s'impose comme une nécessité, permettra une requalification du centre-ville aujourd'hui engorgé par le trafic, mais entraînera une incidence commerciale due à la perte du trafic de transit.

Toutefois, le facteur principal qui influencera le fonctionnement économique sera l'amélioration de la liaison entre Rodez et Baraqueville. Avec un accès facilité à l'agglomération ruthénoise, Baraqueville aura tout intérêt à proposer une offre commerciale et résidentielle qualitative.

Sur les autres fonctions :

- rôle de bourg-centre : quelle que soit l'option de contournement, l'attrait du chef-lieu de canton pour les autres communes n'est pas remis en cause. C'est en effet pour l'essentiel la notion de proximité qui reste en jeu et la population continuera à rechercher le service de proximité ;
- les zones d'activités : dans les deux options, les dessertes de Baraqueville et de ses zones d'activités sont performantes ; l'option de contournement Sud permet un meilleur effet vitrine pour l'extension des zones d'activités à l'est de Baraqueville.

L'analyse comparée de ces éléments avec celle de la desserte de la RD 911 et du Ségala ont conduit les Chambres Consulaires (C.C.I., Chambre d'Agriculture) à se prononcer en faveur d'un contournement Nord de Baraqueville.



District de Rodez

Evolutions prévisibles du territoire

La croissance spatiale de l'agglomération s'est opérée sur une période courte (15 à 20 ans). Son analyse, complétée par les orientations des premiers travaux de révision du schéma directeur, met en lumière la "dynamique intrinsèque de l'agglomération", aboutissement des choix d'aménagement et de développement réalisés jusqu'à aujourd'hui.

On observe un dynamisme remarquable : entre 1982 et 1990, la population augmente de 9.3%, alors que le département de l'Aveyron connaît une évolution négative de -2.7%. Parallèlement, l'emploi sur le district augmente fortement, entraînant une croissance des flux domicile-travail internes au District, de l'extérieur vers le District (6 500 personnes par jour) du District vers l'extérieur (1 708 personnes par jour).

Les fonctions économiques se sont agencées de manière structurée :

L'activité industrielle s'est installée de façon dominante sur les communes de Rodez et d'Onet le Château, le long d'un axe Nord-Ouest /Est (RN140 - RN88-Est) qui profite du débouché du flux économique du pôle Decazeville-Figeac. L'emploi est concentré dans 5 unités de plus de 200 salariés.

L'activité commerciale s'est développée de façon dominante le long d'un axe Sud-Ouest / Nord-Est Sébazac - La Primaube (RN88-Sud / RD988).

Les services et commerces sont naturellement concentrés sur le centre compact de Rodez, premier pôle d'emploi de très loin du District.

Les tendances d'évolution observées sont nettes : le développement économique principal s'est opéré au Nord, et un pôle secondaire, d'importance très inférieure, au Sud.

Les projets d'extension des Zones d'Activités Economiques au Nord se situent en continuité des pôles existants et dans les nouveaux espaces du viaduc de Bourran : la tendance ne semble donc pas devoir s'inverser, malgré une offre importante de Zones d'Activités Economiques au Sud.

Les fonctions résidentielles se sont agencées dans l'agglomération à partir de deux dynamiques :

Une dynamique de type "ville-moyenne" : le centre connaît une pression immobilière forte et les communes de la deuxième couronne continuent à accueillir des ménages mobiles, de plus en plus loin du centre urbain. L'augmentation des emplois tertiaires dans le centre a permis aux populations de ces bourgs éloignés de rester dans le village où souvent ils ont accédé à la propriété. Ce facteur génère des flux importants, onéreux et consommateurs d'espaces.

Une planification qui développe un parti d'aménagement renforçant la mixité : les choix des communes de disposer pour la plupart d'espaces affectés aux fonctions économiques et d'autres aux fonctions résidentielles, malgré la présence d'un P.O.S. intercommunal, a finalement renforcé la mixité des espaces.

Cette tendance, contradictoire avec la dynamique précédente, a évidemment elle aussi généré des déplacements importants, des fronts d'urbanisation nombreux et des réserves considérables.

Les projets énoncés s'inscrivent dans une logique de continuité de ces deux dynamiques : face aux besoins de logement, analysés dans le Programme Local de l'Habitat récent, les réponses sont majoritairement en continuité des zones existantes. L'ensemble conforte un arc Nord-Sud, de Sébazac à Olemps.

Si ces options de croissance se poursuivent, **l'enjeu principal va demeurer un problème de gestion de l'espace** : aménager en prenant en compte un besoin croissant d'espace de gestion, en préservant cadre de vie et paysages.

La solution du doublement de la rocade renforce Rodez dans son rôle de ville-centre du département dans une logique de continuité. Elle assure à court et moyen terme le renforcement des fonctions urbaines de Rodez et du centre de l'agglomération vis-à-vis de tout le département. Cet élément est en cohérence avec le développement de l'agglomération qui s'est fait de manière prépondérante par les activités de commerce et de service. L'évolution des espaces ruraux autour du grand Rodez devrait accentuer cet équilibre entre le Nord du département et la ville-centre.

Au niveau de l'axe Lyon-Toulouse, le passage dans une agglomération permet une accessibilité facile aux services sur un parcours où les villes sont peu importantes et éloignées les unes des autres : Rodez-Albi : 80 km, Rodez-Mende : 110 km, Mende-Le Puy : 89 km.

Néanmoins, l'accentuation du trafic de transit peut à long terme contribuer à une déqualification des quartiers à proximité de l'axe si les liaisons Nord-Sud sont insuffisantes.

Les effets sur l'évolution des territoires d'un contournement Sud-Est

La solution du contournement Sud-Est est dans une logique de transit peu en synergie avec le développement de l'agglomération.

L'option Sud-Est provoque une rupture dans la dynamique d'évolution économique de la zone Sud-Est de l'Agglomération.

Sans revoir l'ensemble des projets du District, **les effets sur les fonctions économiques de cette solution seront très limités** à des zones identifiées, comme La Primaube et Calmont. La plupart des zones de développement ne sont pas desservies par le projet.

Pour le secteur de Flavin, Sainte Radegonde, Pont-de-Salars, cette solution serait un atout très important vis-à-vis du tourisme, mais comportant des dangers vis-à-vis de l'équilibre des paysages.

Vis-à-vis de fonctions résidentielles, il s'agit d'un secteur où la campagne vient en contact direct avec la ville de Rodez. Le contournement Sud pourrait à moyen et long terme favoriser le développement des fonctions résidentielles au Sud devenu plus accessible, particulièrement pour le secteur La Primaube, Flavin, Pont-de-Salars. C'est un choix lourd de conséquences pour les grands équilibres paysagers du secteur.

Pour le secteur de La Primaube, les projets urbains ne sont pas contrariés par cette solution à condition que le contournement Sud-Est se fasse le plus au Sud possible du centre-bourg. Pour les secteurs autour du village de Sainte-Radegonde et de Flavin, l'attrait résidentiel peut être compromis par le contournement Sud-Est.

Les effets sur l'évolution des territoires d'un contournement Nord-Ouest

Le contournement Nord-Ouest s'inscrirait donc dans une logique de valorisation des investissements réalisés et des choix de développements opérés. Il serait en cohérence avec les fonctions résidentielles et économiques de l'agglomération, ainsi qu'avec le développement de la zone périphérique à l'agglomération de Bozouls, RN140, RD994, Baraqueville.

L'aménagement de Bourran serait fortement valorisé par cette solution.

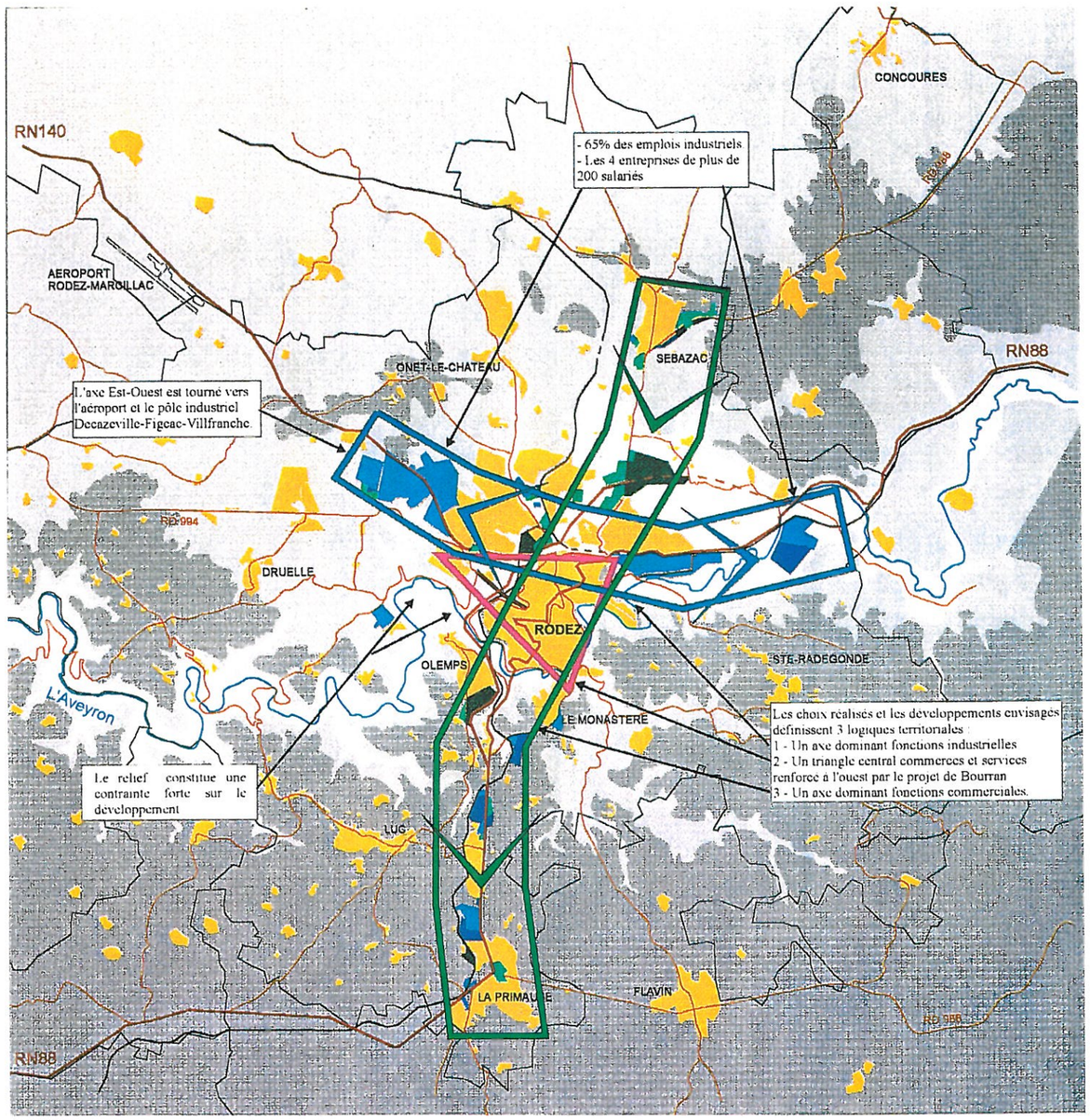
Les principales fonctions économiques sont situées pour l'industrie dans un arc Nord-Est/Est, de l'aéroport de Rodez-Marcillac à la zone industrielle d'Arsac, et les services dans un triangle Bourran/centre ancien de Rodez/les Quatre Saisons. **Un tracé Nord-Ouest présente un intérêt majeur du fait de la "proximité" géographique de ces sites.**

Du point de vue du développement industriel, la bonne liaison entre la Route express et la Rocade valoriserait les zones situées dans un axe Nord-Est.

La desserte des principaux pôles économiques est donc bien assurée, sauf pour ce qui concerne les zones au Sud-Est (comme La Primaube). La zone d'Arsac serait desservie via la rocade de Saint-Mayme.

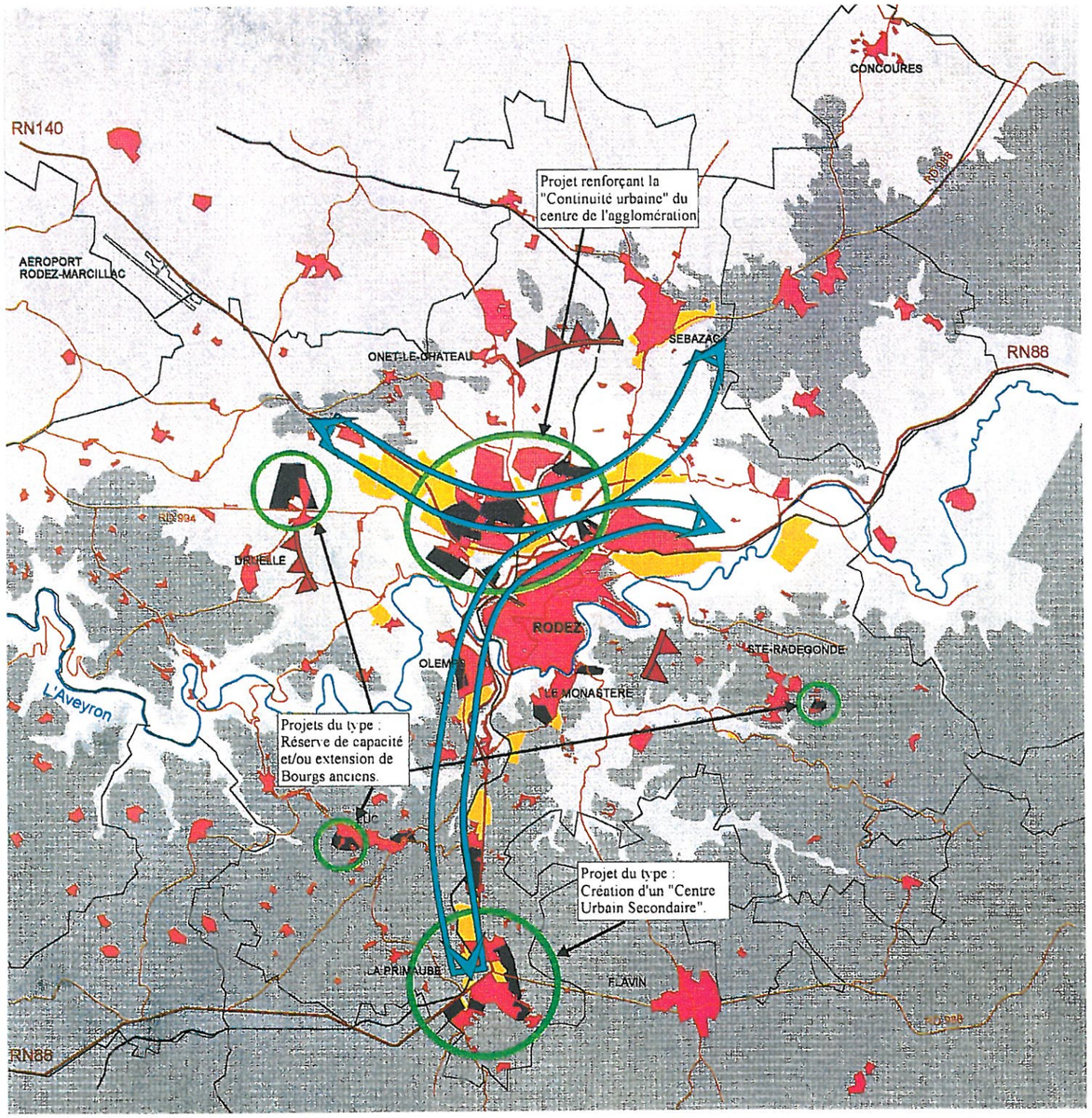
EVOLUTION DYNAMIQUE DU TERRITOIRE - TENDANCE ET PROSPECTIVES

FONCTIONS ECONOMIQUES



Carte IDEA Toulouse 1994 - Sources : P.O.S. et travaux de révision du schéma directeur. Etudes DDE

FONCTIONS RESIDENTIELLES



Carte IDEA Toulouse 1994 - Sources : Travaux d' études PLH, DVA, et Schéma Directeur

0 500 1000m

- Zone à vocation commerciale
- Extension de zone à vocation commerciale
- Zone industrielle
- Extension de zone industrielle
- Zones urbanisées
- Axe dominant fonctions industrielles
- Axe dominant fonctions commerciales
- Tendances d'évolution
- Centre commerce et ser...
- Zone à vocation résidentielle
- Zone d'extension d'agglomération
- Zone industrielle et commerciale
- Axe principaux d'extention résidentielle
- Front d'urbanisation secondaire

Altitudes : moins de 550m

- Limite de district ou de communes
- Routes Nationales
- Routes départementales
- Roc...
- Viaduc
- Lignes SNCF

La zone du Comtal

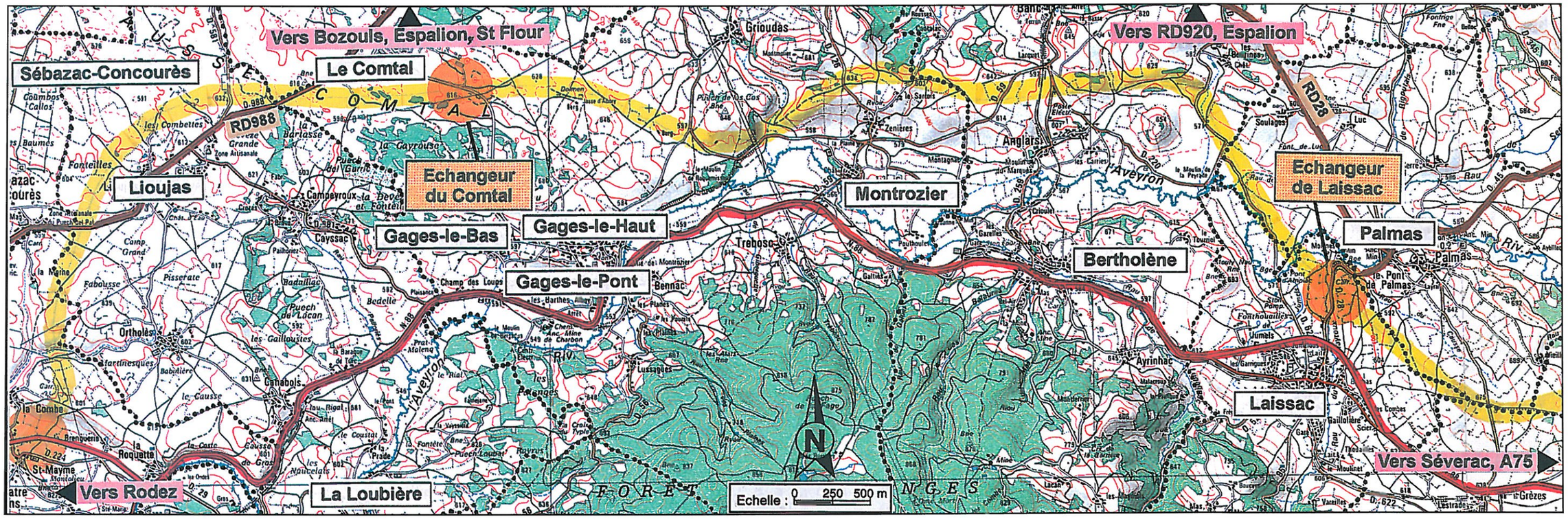
L'échangeur du Comtal constituera la porte de l'agglomération ruthénoise vers le Nord-Aveyron (RD988). L'amélioration des conditions d'accès au Causse Comtal bénéficiera au développement et à la valorisation des zones d'activité du Comtal (projet de zone tertiaire Gages-Montrozier), de Lioujas (commune de La Loubière) et de Sébazac-Concourès. L'association à cet échangeur d'une aire annexe "ouverte" sur le milieu extérieur à la RN88 à 2x2 voies permettra d'encore mieux exploiter la présence de la zone d'activités du Comtal et la future liaison départementale vers le Nord Aveyron (et les stations de ski Brameloup et Laguiole), dont ce secteur pourrait constituer le point de jonction avec la RN88. En particulier, Bozouls et Espalion verront leurs liaisons facilitées avec Rodez.

Communes de Laissac / Palmas / Bertholène / Séverac l'Eglise

A mi-chemin entre Rodez et Séverac-le-Château, l'échangeur de Laissac assurera à la nouvelle infrastructure une bonne attractivité pour les habitants et les zones d'activités du bassin de Laissac, Palmas, Séverac l'Eglise et Bertholène, ce qui constitue un intérêt véritable ; des projets intercommunaux de zones nouvelles pourraient voir le jour. Pour le moins, cet aménagement permettra de conforter les activités existantes entre Rodez et Séverac.

La desserte du foirail de Laissac, 3ème marché à bestiaux de France en 1994, constitue un intérêt majeur et il était primordial que la localisation de l'échangeur permette d'assurer le meilleur raccordement possible entre la nouvelle infrastructure et le pôle économique de Laissac.

L'association à cet échangeur d'une aire de repos "ouverte" sur le milieu extérieur à la RN 88 permettra de mettre en valeur les potentialités du terroir Laissac-Palmas, au niveau de la restauration, des services, des commerces et du tourisme (itinéraire de découverte vers les Bourines, Palmas, le futur plan d'eau de Vimenet...).



Commune de Recoules-Prévinquières

Située entre Séverac - Lapanouse et Laissac, Recoules-Prévinquières est la seule commune rurale où les commerces sont encore nombreux et diversifiés, ainsi, que les artisans. L'échangeur de Recoules permettra de maintenir à son niveau actuel les diverses activités. L'habitat pourrait être relancé grâce à la réhabilitation de plusieurs bâtiments en vue de la création de logements locatifs.

Le tourisme pourrait également se développer par l'aménagement d'espaces ludiques et d'accueil aussi bien à Recoules qu'à Buzeins, par la mise en valeur d'un circuit des dolmens sur la commune de Buzeins.

De plus, bien que la commune de Lavernhe de Séverac se voit d'avantage desservie par l'échangeur de Lapanouse, ses opérations de développement (habitat locatif, tourisme) vont dans le même sens que Recoules et Buzeins, et recevront également une partie des incidences liées à l'échangeur de Recoules.

Communes de Lapanouse-Séverac-le-Château

Le secteur de Séverac-le-Château se trouve situé à un endroit privilégié vis-à-vis de la réalisation de 2 infrastructures routières d'envergure : l'autoroute A75 et la RN88.

Pour tenter de tirer le meilleur parti de l'arrivée de l'A75, les collectivités locales riveraines de l'axe, celles associées au projet, les structures socio-économiques intéressées (Chambres Consulaires, Syndicat Mixte...) et l'Etat ont signé une charte d'Itinéraire le 14 mai 1993, qui retient 4 orientations :

- concentrer les efforts,
- irriguer le territoire et inciter à la découverte,
- mettre en valeur la qualité des espaces,
- promouvoir le dynamisme économique.

Des choix ont été opérés ; le pôle de Séverac fait partie des 3 pôles de développement promus. Une zone d'activités départementale et un centre routier sont prévus ; une aire de service d'A75 est également positionnée à Séverac-le-Château.

La Charte Locale du Pays de Séverac-le-Château, signé le 8 septembre 1995 a pour objectif la redynamisation économique du canton, en envisageant une structure intercommunale plus forte. Elle poursuit trois objectifs principaux.

- insérer au niveau paysager et spatial les grands équipements,
- intégrer le Pays de Séverac dans les enjeux territoriaux,
- réussir les projets locaux en les insérant dans une dynamique d'accompagnement,

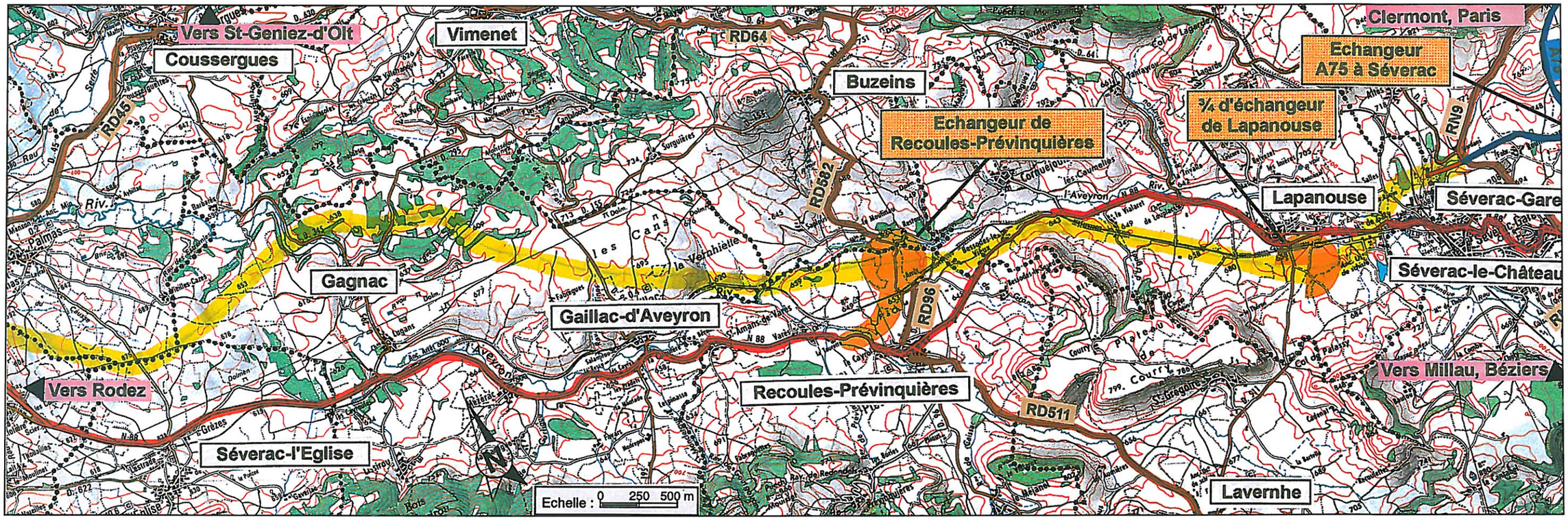
Un certain nombre d'actions concrètes ont déjà été élaborées basées sur 8 actions "fédératrices"

Le schéma de secteur que cette charte prévoit de mettre en place doit définir les principes d'aménagement de l'espace situé entre Lapanouse et Séverac-le-Château (quartier de la Gare).

Le point d'échange au droit de Lapanouse devrait donner aux terrains situés au Sud-Est de cette commune un attrait plus important : accessibilité directe à une voirie de très bonnes caractéristiques, effet de vitrine susceptible de jouer à plein, environnement qui se démarque de Séverac-le-Château ; leur utilisation comme espace d'accueil d'activités paraît incontournable.

L'espace compris entre le Sud-Est de Lapanouse et le quartier de la gare de Séverac apparaît donc bien comme le secteur d'urbanisation future du canton, dont la gestion de type intercommunale devra être coordonnée avec celle du projet de zone d'activités départementales. Le projet proposé libère d'ailleurs un espace aujourd'hui enclavé par la voie ferrée.

La valorisation du nouveau rôle de Séverac-le-Château par la création de nouvelles fonctions (relais de services pour l'axe Nord-Sud, rôle de vitrine et de promotion pour l'Aveyron) constitue l'enjeu majeur du projet dans sa partie est, où la 2x2 voies vient se raccorder à l'Autoroute A75.



5. Impacts sur les secteurs bénéficiant d'une desserte indirecte

La carte de synthèse du contexte socio-économique (page 41) montre l'importance des pôles bénéficiant d'une desserte indirecte à partir de la 2x2 voies : Réquista - Valence-d'Albigeois, Rieupeyroux - Villefranche-de-Rouergue, Decazeville - Figeac, Marcillac - Conques, Bozouls - Espalion.

L'amélioration des communications est une condition nécessaire du développement économique, mais elle ne saurait en être la condition suffisante.

Le potentiel de développement économique et touristique des régions desservies par la nouvelle route express devra être valorisé par une politique locale volontariste d'accompagnement de cet important projet, en particulier pour l'amélioration du réseau viaire secondaire vers les échangeurs et pour la structuration des espaces d'accueil des entreprises, des services et des personnes.

La polarisation que devrait induire la mise en voie express de la RN 88 au profit des zones urbaines ou à fort potentiel touristique constitue un sérieux atout pour le développement économique global : toutefois elle devra s'accompagner des mesures spécifiques pour le monde rural, afin que cette polarisation ne se crée pas à son détriment.

On sait, par référence aux analyses faites par les Observatoires-Economiques mis en place à l'occasion de la création de nouvelles autoroutes (A10 - A40 - A75 - A72 - A64), qu'une grande infrastructure génère une forte croissance des déplacements de courte distance (inférieurs à 50 km). La complémentarité entre les pôles économiques va se trouver renforcée par la RN88, par exemple pour les bassins de Gaillac, Albi et Carmaux dans le Tarn, qui échangent en priorité avec l'agglomération Toulousaine, ou en désenclavement des bassins aveyronnais de Baraqueville, Rodez, Laissac, Séverac et au-delà la Lozère (Mende).

Au-delà des vocations de desserte de la RN88 sur l'axe Toulouse-Lyon, de nombreux territoires d'Auvergne et de Midi-Pyrénées bénéficieront de l'infrastructure nouvelle, compte-tenu notamment de son rôle de liaison entre les autoroutes A20, A62, A75, et au-delà la Vallée du Rhône et la façade méditerranéenne.

Tous les territoires de l'Aveyron et du Tarn en profiteront pour des liaisons qui dépassent largement le cadre strict des origines et destinations recensées actuellement sur la RN 88, et des pôles d'activités tels que Villefranche de Rouergue, Figeac, Decazeville, Aurillac, St Flour, le Nord-Aveyron, Millau, Castres et Montauban bénéficieront d'atouts nouveaux liés à l'amélioration de leur accessibilité et des possibilités d'échange qui en résultent.

En particulier, le bassin de Villefranche de Rouergue profitera de ces aménagements pour ses liaisons avec l'Est, les liaisons Nord-Sud étant elles assurées par l'autoroute A20 ; il en est de même pour le bassin de Figeac - Decazeville, placé sur un itinéraire dont la dénomination "d'axe Brive-Méditerranée" prendra désormais un sens beaucoup plus affirmé.

Les relations entre les exploitations minières et les industries métallurgiques de Decazeville - Viviez et de Carmaux - Albi s'effectueront beaucoup plus facilement.

La RN88 va renforcer les relations entre Rodez et Millau, car l'itinéraire le plus pratique sera désormais celui qui emprunte la RN 88 et A 75. D'une heure actuellement, le temps de parcours entre la Préfecture et la plus grande Sous-Préfecture de l'Aveyron descendra à guère plus de 45 minutes. A terme, la conjugaison des aménagements de la RN 88 et de l'autoroute A 75 rapprocheront singulièrement Rodez de la façade méditerranéenne : alors qu'en 1990 il fallait 2 heures 45 pour effectuer le trajet Rodez - Montpellier, il ne faudra à terme plus que 1 h 45 mn, soit un gain d'une heure.

Au Sud, les arrondissements de Mazamet et Castres profiteront également de l'aménagement de la RN 88 pour les liaisons avec le Centre et le Nord de la France, en passant par Rodez.

Un grand nombre d'autres relations pourront se développer ; on citera les liaisons Cantal - Tarn, Aveyron - Tarn et Garonne et Aveyron - Aquitaine.

Les sites touristiques multiples et diffus de l'ensemble de la zone bénéficieront de l'amélioration de la desserte de l'Aveyron et du Tarn, aussi bien pour le tourisme de proximité généré par les agglomérations de Toulouse, Albi et Rodez que vis-à-vis des régions plus éloignées.

Au niveau inter-régional, le rayonnement des grandes agglomérations (Toulouse - Lyon - Clermont-Ferrand) en sera accru, ce qui devrait favoriser le développement des services intermodaux qui y sont offerts : aéroport, TGV, plate-formes intermodales, ...

La RN88, en se maillant aux grandes liaisons Nord-Sud (A75, A20, A6 - A7) et Est - Ouest (A61 - A62) ouvrira enfin les zones desservies entre Toulouse et Lyon, qui souffrent actuellement cruellement de leur enclavement géographique, à l'ensemble des grandes métropoles nationales et internationales.

Titre IV : Eléments économiques et financiers

Les évaluations économiques ont été réalisées selon les directives de l'Instruction Ministérielle du 28 juillet 1995 relatives aux méthodes d'évaluation des investissements routiers en rase campagne, en prenant en compte les valeurs des paramètres qui figurent dans ses différentes annexes.

Les avantages pris en compte dans cette approche sont limités à ceux qui sont à la fois calculables et monétarisables : gain de temps, amélioration de la sécurité, économie de fonctionnement des véhicules.

Les effets bénéfiques de la voie express sur le tissu économique ne peuvent être monétarisés. Ils sont évoqués par ailleurs dans le cadre de l'approche socio-économique. Les résultats de cette analyse à caractère financier ne constituent qu'un critère d'évaluation parmi d'autres.

Les avantages liés au doublement de la rocade de Rodez, qui s'inscrit dans un contexte plus large que le seul aménagement de la RN88 (elle contribue pour une large part au fonctionnement de l'ensemble de l'agglomération ruthénoise et les effets de son doublement auront des répercussions sur tout le réseau urbain), ne sont pas valorisés non plus.

Il en est de même des avantages sur les flux déviés qui n'ont pas été monétarisés, car ils concernent l'aménagement global de la RN88 entre Toulouse et Lyon.

La non prise en compte de ces effets conduit à l'obtention des taux de rentabilité qui constituent donc en toute hypothèse des valeurs minimales.

1. Avantages pour les usagers

Les différents avantages annuels pour l'usager, en 2010 (horizon supposé de l'achèvement de l'ensemble de l'itinéraire) sont :

- frais de fonctionnement des véhicules : 35 millions de francs,
- valeur du temps : 355 millions de francs,
- confort : 100 millions de francs,

soit un total de 390 millions de francs (valeurs hors T.V.A. et hors Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers).

2. Gains de sécurité

La mise à 2x2 voies de la RN88 générera des gains de sécurité, qui, pour l'an 2010, sont estimés à 50 millions de francs (valeur 1994).

3. Les coûts

Estimation du projet

Les travaux soumis à enquête publique sont évalués à 2 565 MF T.T.C. soit 2 127 MF hors taxes.

L'ensemble de la liaison entre Albi et Séverac-le-Château, en y incluant les opérations ayant déjà fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique locale (déviation de Carmaux, franchissement de la vallée du Viaur et liaison Rodez - Baraqueville) est évalué à 3 710 MF T.T.C.

Coût d'entretien, d'exploitation et de grosses réparations

La réalisation de la nouvelle infrastructure entraînera un surcoût d'entretien et d'exploitation, estimé en valeur annuelle moyenne à 7,5 millions de francs.

Les dépenses de grosses réparations, actualisées à l'année précédant la mise en service, s'élèvent à 70 millions de francs.

4. Taux de rentabilité

Dans ces conditions, le taux de rentabilité immédiate, pour une mise en service intégrale en 2010 est de 14%.

En actualisant l'ensemble des dépenses et des gains dans le temps, on obtient le taux de rentabilité interne de l'opération, qui est de 16%.

Enfin, en actualisant en 1995 les différents paramètres au taux de 8% (taux d'actualisation du Plan), on obtient un rapport bénéfices sur investissements de 1,33.

ANNEXES

ANNEXE 1

Les entreprises industrielles les plus importantes en terme d'emplois

Nom	Activité	Lieu	nombre d'employés au		
			12/1990	1/1992	1/1994
Robert Bosh France	Equipements automobiles	Onet le Château		1394	
Inforsud	Imprimerie Informatique	Bozouls	682		
Sté Aveyronnaise de Métallurgie	Métallurgie (fonderie sous pression)	Viviez		394	
HBCM	Charbonnages	Carmaux		553	344
Qualiver	Verrerie	Saint-Juéry		349	342
Blanc Aéro Industries (BOMAP)	Mécanique (fixation aéronautique)	Villefranche de Rouergue		317	
Labinal (Purflux)	Equipements automobiles	Marcillac-Vallon		305	
ITA	Produits en bois	Séverac-le-Château	298		
Brisard Machines Outils (BMO)	Mécanique	Capdenac-Gare		285	
Vieille Montagne France	Métallurgie	Viviez		260	
Société RAGT	Agro alimentaire	Rodez		257	
Sté Industrielle technique ameublement	Ameublement	Séverac-le-Château		249	
Valmont S.A.	Agro alimentaire (industrie laitière)	Onet le Château		247	
Simat	Matériaux de construction	Rodez	245		
Alphacan	Fabrication matières plastiques	Gaillac			221
Lampes Drimmer	Luminaires	Onet le Château		214	
HBCM	Charbonnages	Decazeville		207	
Espalux	Fabrique de meubles	Bozouls	200		
Rhône Poulenc systèmes industriels	Matériel électronique	Albi	195		
Gélatine Weishart	industrie chimique	Graulhet	195		
France Alfa	Fabrication céramique	Carmaux - Monestiès			188
Etablissements Auro	Confection	Carmaux	175		
Sté usines du Rey	lannerie, mégisserie	Graulhet	175		
Manufacture générale de confection	Confection	Villefranche de Rouergue	174		
SAP S.A	Produits alimentaires	Capdenac	162		
Eternit Industries S.A	Matériaux de construction	Terssac			150

Les Services et Commerces les plus importants en terme d'emplois

Nom	Activité	Lieu	nombre d'employés au		
			12/1990	1/1992	1/1994
Fondation Bon Sauveur d'Alby	Santé	Albi	1221		
Commune d'Albi	Administration	Albi	1149		
Hôpital Sainte Marie	Santé	Olemps	869		
Département du Tarn	Administration	Albi (1)	813		
Centre Hospitalier d'Albi	Santé	Albi	807		
Département de l'Aveyron	Administration	Rodez (1)	767		
Banque Populaire du Tarn et de l'Aveyron	Banques Assurances	Albi			479
Centre Hospitalier Général	Santé	Villefranche de Rouergue	457		
Commune de Rodez	Administration	Rodez	416		
SNCF	Gare	Albi			340
Union Départementale Mutualiste Aveyron	Assurances	Rodez	313		
Onet Propreté	Nettoyage	Albi			295
Hôpital Hospice Tinel	Santé	Decazeville	273		
Hôpital de Gaillac	Santé	Gaillac	269		
Caisse de Crédit Agricole Mutuel	Banque	Albi	262		
Centre médico-chirurgical C. Bernard	Clinique	Albi			256
Aide aux mères de famille	Action sociale	Carmaux	224		
Casino France	Hypermarché	Albi (route St Juéry)			208
Office Public HLM	Logements	Albi	206		
Soulié Restauration	Plats cuisinés	Rodez	205		
La Ruche Méridionale	Hypermarché	Onet le Chateau	195		
Commune de Villefranche de Rouergue	Administration	Villefranche de Rouergue	173		
Electricité de France	Production d'électricité	Albi			149
Sté L'Espérance Val de Caussel	Clinique	Albi			148
RPS Media	Vente supports magnétiques Informatique	Albi (St Antoine)			147

(1) : ensemble des Services Départementaux

ANNEXE 2

Liste des zones d'activités

Département	Commune	Zone	surface totale (ha)	surface disponible (ha)	Observations
TARN au 6/92	ALBAN	Z.A. du Dolmen	0.2	0.05 *	
	ALBI / SAINT JUERY	Z.A. Albi/St Juéry	41.0	0.0	
	ALBI	Parc d'activités Albitech	4.0	2.4	
		Z.A. Fonlabour	11.0	4.0	
		Z.A. Jarlard	41.0	8.6	
		Z.A. Mendès France	1.3	0.0	
		Z.A. Montplaisir	14.0	8.6	
		Site industriel de Ranteil	42.0	4.4	
		Site industriel St Antoine	3.0	0.0	
		Z.A. du Val de Caussels	11.0	0.7	au 5/94
		Z.A. du Val de Caussels III	3.5	2.6	au 5/94
		Z.A. Le Segalar	4.0	4.0	
	PUYGOUZON	Z.A. du Garban	3.2	0.8 *	
	St JUERY	Z.A. du Saut du Tarn	6.0	0.5 *	
		Z.A. de la Bauté	11.0	0.1	
	CAMBON	Z.A. La Mouline	2.5	1.1 *	
	CARMAUX	Z.A. des Ateliers Centraux	0.5	0.1 *	
		Z.A. de la Favarelle	5.0	2.5 *	
		Z.A. de la Centrale	5.0	1.2 *	
		Z.A. du Pré Grand	1.0	0.0 *	
		Z.A. "Le Garric"	18.0	1.8 *	
	BLAYE LES MINES	Z.A. de Bois Redon	4.5	1.1 *	
		Z.A. de la Grillatie	3.0	0.5 *	
		Z.A. de Pont de Blaye	3.0	0.0 *	
	Syndicat Mixte	Z.A. du Cérou	16.0	5.8	
	LES CABANNES	Z.A. Le Férel	1.0	1.0	
	GAILLAC	Z.A. Les Clergous	18.0	0.0	
		Z.A. de Roumagnac	6.0	5.7	extension prévue: 19
	L'ISLE SUR TARN	Z.A. de l'Albarette	9.0	8.3	
	MARSSAC	Z.A. La Valette	12.0	5.4 *	
	RABASTENS	Z.A. Fongrave	8.5	3.0	

Département	Commune	Zone	surface totale (ha)	surface disponible (ha)	Observations
TARN au 6/92	COUFFOULEUX	Z.A. de Coufouleux	3.0	0.0	
	REALMONT	Z.A. de la Prade	5.5	2.5	
	ROSIERES	Z.A. Le Puech	6.0	0.0	
AVEYRON au 1/94	RODEZ	Bourran	31.0	27.0	extension prévue: 14
		Z.A. Bel Air + La Peyrinie	100.0	9.0	
		Les Moutiers	14.0	0.0	extension prévue: 1,5
		La Gineste	14.0	0.0	
		Z.A. du Causse	4.0	0.5	
	DRUELLE	Le Puech de Grèzes	5.0	0.8	extension prévue: 1,5
	LUC - LA PRIMAUBE	Parc Artisanal	10.0	5.7	extension prévue: 10
		Z.A. Naujac	11.0	5.0	
		La Boissonnade	12.0	0.0	
		L'Etoile	3.0	1.1	
	LE MONASTERE	Le Champ de la Croix	1.5	0.5	
		Le Puech	3.2	1.0	
	OLEMPS	Parc de Malan	15.0	14.0	
		Parc du Gazet	5.0	4.0	
		Cassagnettes	4.0	0.5	
	ONET LE CHATEAU	Saint Marc	2.5	0.5	
		Z.I. Cantaranne	15.0	0.0	
		Les Balquières	20.0	0.0	
	STE RADEGONDE	Z.A. Arsac	24.0	12.0	extension prévue: 20
	SEBAZAC	Le Tremblant	5.5	1.5	
		Campas - Eldorado	13.0	0.0	
		Les Caussenus	4.0	3.5	
	RIGNAC	Z.A. Les Landes	1.0	0.2	
	MARCILLAC	Z.A. Les Cambous	0.6	0.0	
	DECAZEVILLE	Z.I. du Centre	40.0	10.0	
	AUBIN	Z.I. du Plégat	14.0	7.0	
		Z.I. du Crouzet	6.0	3.0	
		Z.A. Les Courtines	2.0	0.0	

Département	Commune	Zone	surface totale (ha)	surface disponible (ha)	Observations
AVEYRON au 1/94	FIRMI	Z.A.	3.0	0.0	extension prévue: 7
	VIVIEZ	Z.A. des Prades	10.0	1.0	
		Z.A. du Crouzet	2.5	0.0	
		Z.A. du Mas	3.0	0.3	
		Z.A. des Granges	2.5	0.5	
	CRANSAC	Z.I.	1.4	0.0	
		Z.A.	1.5	0.0	
	LANUEJOULS	Z.A.	0.5	0.0	
	MALEVILLE	Z.A.	0.5	0.0	
	CAPDENAC	Z.A. des Taillades	10.0	0.0	
	MONTBAZENS	Z.I. de Furgol	5.0	3.0	
	ESPALION	Z.A. La Bouysse	7.0	4.0	
		Z.A. La Fontange	0.7	0.0	
	ESTAING	Z.A. de la Fage	2.0	0.5	
	LAISSAC	Z.A.			en projet : 10
	SEVERAC	Z.A.	7.0	0.0	
	PONT DE SALARS	La PLaine I et II	7.0	1.0	
	NAUCELLE	L' Issart	9.0	4.7	
	BARAQUEVILLE	Le Puech	2.3	0.0	
		Ramasso	3.8	0.0	
	CALMONT	R.A.G.T.	2.0	0.0	
		Ceignac	5.0	5.0	en création
	REQUISTA	Sausoles	3.7	0.5	
	VILLEFRANCHE	Z.A. de la Madelaine	17.0	0.7	
		Z.A. de Farrou	10.0	2.0	
		Z.I. des Gravasses	17.0	0.0	
	intercommunes	Z.A. intercom. de La Glèbe	25.0	25.0	en création
	RIEUPEYROUX	Z.A.	7.0	1.0	
	NAJAC	Z.A. du Puech de la Borie	3.0	2.0	
	VILLENEUVE	Z.A.	4.0	2.0	
	ST REMY	St Rémy	3.0	0.0	
		La Fouillade	2.5	0.0	

* : Estimation

ANNEXE 3

Liste des principaux sites touristiques - Fréquentations

Localités	Sites	Fréquentation	
		nombre	période
Aguessac	* Musée paléontologique	200	01/05-31/08
Albi	Citée médiévale typée		
	* Musée Toulouse Lautrec	86 437	01/06-31/09
	* Musée de Cire	3 900	01/07-31/08
	* Petit train touristique d'Albi	13 243	01/06-31/09
	* Centre de Production Thermique	333	01/06-31/09
	* Cathédrale Ste Cécile		
Ambialet	* Moyenne vallée du Tarn : méandre		
Aubin	* Musée du Rouergue - Musée de la Mine		
Beaulieu	Eglise		
Belcastel	Vieux village		
	* Château		
Belmont sur Ronce	* Eglise XIII° siècle , Pont XII° siècle		
	* Eglise médiévale		
	* Vallée de l'Amitié		
Bozouls	Trou de Bozouls		
Brousse le Château	* Château (XII° et XIV°), Pont gothique	7 688	01/05-30/09
	Eglise au clocher fortifié, village médiéval		
Bruniquel	* Bastides		
Cagnac les Mines	* Musée - Mine du CEPACIM		
Cahuzac sur Vère	* Cave Jean Cros - Château Larroze	100 Groupes	01/07-31/08
Camjac	* Château du Bosc Toulouse-Lautrec	7 445	01/01-30/09
Carmaux	* Musée - Mine du CEPACIM - Mise au tombeau		
Castelnau de Montmiral	Village médiéval - Bastides		
	* Vere Gresigne (Base de loisirs)	24 640	01/07-31/08
Caylus	* Cité médiévale - Eglise - Château		
Conques	Vieux village au creux d'une gorge sauvage		
	région vallonnée, ruisseaux poissonneux		
	* Eglise romanedu XI° siècle		
	* Trésor de Conques (trésor religieux)	75 576	année
	* Site de Conques	420 000	
Cordes	Cité médiévale trés célèbre (XIII)		
	Bastides		
	* Musée Portal	1 533	01/06-31/09
	* Musée de l'art du Sucre	31 860	01/06-31/09
	* Musée Brayer	2 556	01/06-31/09
	* L'art du Luthier (musée intérêt touristique)	2 455	01/06-31/09
Cransac	* Les Thermes - Eaux chaudes (sulfureuses)		
Cruéjouls	Eglise		
Decazeville	* Decazeville "La Découverte" (loisirs)	1 786	01/01-30/09
Espalion	* Forteresse médievale - Château Calmont d'Olt	8 200	année
	* Musée Joseph Vaylet et du scaphandre	17 771	année
	* Musée du Rouergue-Moeurs	4 643	10/06-30/09
	* Base nautique		
Estaing	* Château, Pont, ensemble du vieux village		
Foissac	* Grottes préhistoriques chalcolitiques (-4000 ans)	18 577	année
	Carrière souterraine, Sépultures et habitat		
	préhistorique, concrétions calcaires		

Localités	Sites	Fréquentation	
		nombre	période
Gaillac	Centre du vin - Vignobles		
	* Abbaye St Michel		
	* Musée des Beaux Arts	2 041	01/06-31/09
	* Musée des Arts et des Traditions Populaires	2 687	sur l'année
	* Musée Philadelphe Thomas	1 300	01/04-31/09
Gissac	* Château	33 162	01/01-30/09
Graulhet	Ville fleurie		
	* Maison des métiers du cuir	2 625	01/06-31/09
La Couvertoirade	* Cité templière	116 063	15/03-15/09
La Salvetat Peyrales	* Ruines du château de Peyrales, Port de la Besse		
	* Ruines du château de Castelmary, Gorges du Viaur		
Lacaune	* Les Monts de Lacaune : lacs, région -		
	montagneuse, cascades		
	* Musée d'Art et de Traditions Populaires	6 252	01/06-31/09
	* Filature Ramond	736	01/06-31/09
	* Eau du Mont Roucous	490	01/06-31/09
Laissac	* Musée archéologique		
	* Musée du Laissagais	1 484	01/04-30/09
Le Truel	* Centrale EDF Le Pouget	8 748	01/01-30/09
Lisle sur Tarn	Village médiéval - Bastides		
	* Musée Raymond Lafage	1 651	01/06-31/09
Marcillac	Cadre sauvage, rég. vallonnée, ruisseaux poissonneux		
	* Chute des Moulins		
	* Vin de Marcillac fabriqué par les moines		
	de conques		
Martiel	* Abbaye cistercienne de Loc-Dieu	4 300	01/05-10/09
Millau	* Musée de Millau	27 025	01/01-30/09
	* Musée du Beffroi	4 355	01/06-30/09
	* Site archéologique La Gaufresenque	6 077	01/01-30/09
	* Activités loisirs (canyoning, canöe, spéléologie		
	VTT, randonnée pédestre)		
	* Maison de la Peau et du Gant	3 443	21/06-10/09
Montaigut	* Château		
Montjau	* Eglise romane		
	* Vue panoramique sur le causse et la vallée de		
	la Muze - Base Nautique		
Montpellier le Vieux	* Site	83 478	01/03-31/08
	* Roches dolomitiques dominant les gorges de la		
	Dourbie et les causses - Petit train jaune		
Montrozier	* Musée du Rouergue Archéologie	2 280	01/02-30/03
Muret le Château	* Vieux village - Cascade		
Najac	* Site, Forteresse royale du XIII° siècle	25 500	01/04-30/09
	Eglise, Fontaine monolithe, Vieux village		
	* Gorges de l'Aveyron		
Penne	Village médiéval - Bastides		
Peyrusse le Roc	Cité médiévale - Ruines (site)		

Localités	Sites	Fréquentation	
		nombre	période
Pont de Salars	* Lac et Barrage - Base nautique		
	* Site de St Georges, Vieux village de Camboulas		
	* Chapelle de Salars		
Pradinas	* Musée du Rouergue-l'Agricultures du Ségala	5 929	01/02-15/09
	* Parc Animalier	21 291	11/04-30/09
Puycelsi	Village médiéval - Bastides		
Rabastens	* Musée du Pays Rabastinois	01/06-31/09	4272
Rieupeyroux	* Eglise, Chapelle, Fontaine, Point de vue		
Rodez	Cité historique, ville de congrés, capitale du		
	tourisme vert pour le sud de la France		
	* Musée Denys Puech	8 238	année
	* "Vieux Rodez"	2 139	01/01-30/09
Roquefort	* Musée à Roquefort	1 089	21/06-13/09
	* Caves "Société" Roquefort	153 303	01/01-30/09
Salles Curan	* Lac de Pareloup - Base Nautique		
	* Eglise (stalles,vitraux), vieilles maisons, porte		
	de l'ancien château		
Salles la Source	Village classé - Cascade		
	* Musée du Rouergue Arts et Métiers	5 100	01/02-30/09
	* Gouffre dit Tindoul-de-la-Vayssière		
	* Eglise du bourg et de Saint-Austremoine		
Salmiech	* Musée du Rouergue-Charroi Rural	2 694	01/01-30/09
Séverac le Château	* Château de Séverac	12 496	15/06 - 30/09
	* Eglise - Vieilles maisons		
St Afrique	* Pont médiéval, Rocher de Caylus		
	Vabres : ancien évéché - Eglise Gothique		
St Antonin Noble Val	* Cité médiévale - Grottes		
St Côme d'Olt	* Château de Castelnau - Château de la Bouyste		
	* Vieux village - Eglise (XV°-XVI°), Clocher		
St Geniez d'Olt	* Base Nautique	3500/jour	été
St Izaire	* Château Episcopal	1 753	01/05-30/09
St Laurent d'Olt	* Musée Jean Boudou et Lucien Girma	320	01/07-31/08
St Lieux les Lavaur	* Petit train touristique	9 868	année
	* Ludolac (Base de loisirs)	12 000	01/07-31/08
St Rome de Tarn	* Cascade, maisons anciennes (XV° siècle),		
	* Château fort d'Auriac		
	* Base Nautique (rives du Tarn)		
St Sernin sur Rance	* Statue - Menhir de St Sernin		
St Sulpice	* Souterrain du Castela	268	01/06-31/09
Vaour	Village médiéval		
	* Spectacle : L'été de Vaour	6 000	
Vésins de Lévezou	* Château XII° - XVII°		
Villefranche de Panat	Base Nautique (planche à voile, canöe)		
Villefranche de Rouergue	* La Chartreuse Saint-Sauveur	5 455	année
	* La Chapelle des Pénitents Noirs	5 057	année
	* Gorges de l'Aveyron		
	* Aérostat du Rouergue Montgolfière		

ANNEXE 4

Trafics marchandises des principales gares - Tonnages moyens annuels (moyenne 1990-1991-1992)

		Saint Sulpice sur Tarn		Gaillac sur Tarn		Albi - ville		Albi - Madeleine		Carmaux		Tanus		Naucelle		Baraqueville C.P.		Luc - Primaube		Rodez		ensemble des gares		
		départ	arrivée	départ	arrivée	départ	arrivée	départ	arrivée	départ	arrivée	départ	arrivée	départ	arrivée	départ	arrivée	départ	arrivée	départ	arrivée	départ	arrivée	
001	animaux vivants				35	23	11													446		469	45	animaux vivants
002	céréales- Alimentation animale			4 499	5 418	13	128						7		93		15	97	587	13	11 659	4 622	17 907	céréales- Alimentation animale
003	denrées périssables						19			1 742	8								177		104	1 742	307	denrées périssables
004	produits d'épicerie sèche						180														20		201	produits d'épicerie sèche
006	boissons			1 197	9		189	64	367											160	883	1 420	1 449	boissons
007	combustibles - minéraux solides							225	407 405	143 281	22 885		9								35	143 506	430 334	combustibles - minéraux solides
008	minéraux et déchets de métaux	20						69		981		92								30	5	1 192	5	minéraux et déchets de métaux
009	produits de la sidérurgie	126	178		15		391		187		111								510		444	126	1 836	produits de la sidérurgie
010	métaux produits non ferreux					13															3	13	3	métaux produits non ferreux
011	produits des indust. méc. et elec.		78	35	7		15	44	44										56		9	79	210	produits des indust. méc. et elec.
012	véhicules, machines agricoles		132	401	10	54	116	51	23		31		41		7		19	2	172	6	318	514	868	véhicules, machines agricoles
013	produits pétroliers						6 689												15 242		15		21 946	produits pétroliers
014	produits chimiques radioact. expl						34				9												42	produits chimiques radioact. expl
015	amendements et engrais		41	33	8		1 531		310	128	3 320		1 806		1 113		1 580	36	12 031	8	36 729	206	58 468	amendements et engrais
020	prod.carrière - matér. construction					8 814	7 832	25 078	83	2 888	43 694							2			56	36 783	51 664	prod.carrière - matér. construction
022	verre, céramique																							verre, céramique
023	bois extraits tannants	49	1 045	93	15	15				43							10		215	10	61	210	1 346	bois extraits tannants
024	papiers et cartons						149				2										106		257	papiers et cartons
029	produits manufacturés divers		15	7	54	7	18		1		10				2					7	22	21	120	produits manufacturés divers
032	journaux																							journaux
040	minérais et déchets non ferreux							116				653								170		940		minérais et déchets non ferreux
049	matières d'origine animale ou vég.		414		36	12				6									26	82		99	476	matières d'origine animale ou vég.
100	marchandises de groupage						77														4		81	marchandises de groupage
106	transports de conteneurs	1	0	919	70	503	4 933	3	3	2	9							62	15	219	254	1 708	5 284	transports de conteneurs
110	véhicules routiers (rail-route)				29																		29	véhicules routiers (rail-route)
845	march. de tte nature - embal.vides		8		2													3	25			3	35	march. de tte nature - embal.vides
	TOTAL	196	1 912	7 184	5 707	9 453	22 310	25 650	408 422	149 070	70 079	745	1 863		1 214		1 623	203	29 055	1 152	50 727	193 655	592 914	

ANNEXE 5

TRAFICS VOYAGEURS PAR TRAINS SNCF

Semaine type hiver 1993 (valeurs hebdomadaires)

Ligne RODEZ-TOULOUSE

	montée	desc.	charge
Rodez	1 258		
			1 258
Luc-Primaube	93	3	
			1 348
Baraqueville	83	3	
			1 428
Naucelle	117	46	
			1 499
Tanus	19	0	
			1 518
Carmaux	589	75	
			2 032
Albi-Madeleine	189	81	
			2 140
Albi-Ville	1 355	369	
			3 126
Gaillac	346	253	
			3 219

Ligne TOULOUSE-RODEZ

	montée	desc.	charge
Rodez		1 196	
			1 196
Luc-Primaube	5	130	
			1 321
Baraqueville	13	87	
			1 395
Naucelle	28	120	
			1 487
Tanus	0	9	
			1 496
Carmaux	75	998	
			2 419
Albi-Madeleine	148	234	
			2 505
Albi-Ville	561	2 252	
			4 196
Gaillac	306	413	
			4 303

Ligne CARMAUX-TOULOUSE

	montée	desc.	charge
Carmaux	611		
			611
Albi-Madeleine	255	85	
			781
Albi-Ville	1 537	124	
			2 194
Gaillac	492	290	
			2 396

Ligne TOULOUSE-CARMAUX

	montée	desc.	charge
Carmaux		208	
			208
Albi-Madeleine	15	79	
			272
Albi-Ville	75	467	
			664
Gaillac	78	212	
			798

Ligne ALBI-TOULOUSE

	montée	desc.	charge
Albi-Ville	355		
			355
Gaillac	197	13	
			539

Ligne TOULOUSE-ALBI

	montée	desc.	charge
Albi-Ville		768	
			768
Gaillac	75	187	
			880

Ligne GAILLAC-TOULOUSE

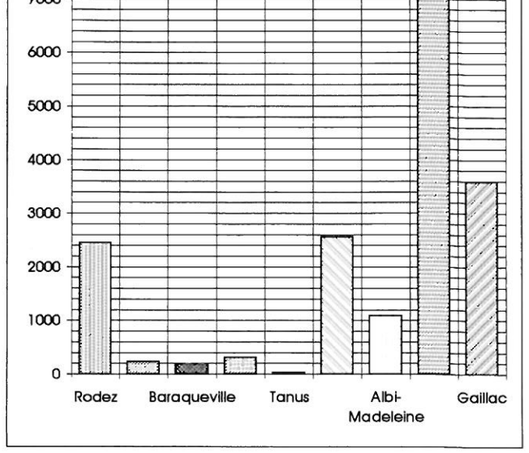
	montée	desc.	charge
Gaillac	173	114	
			59

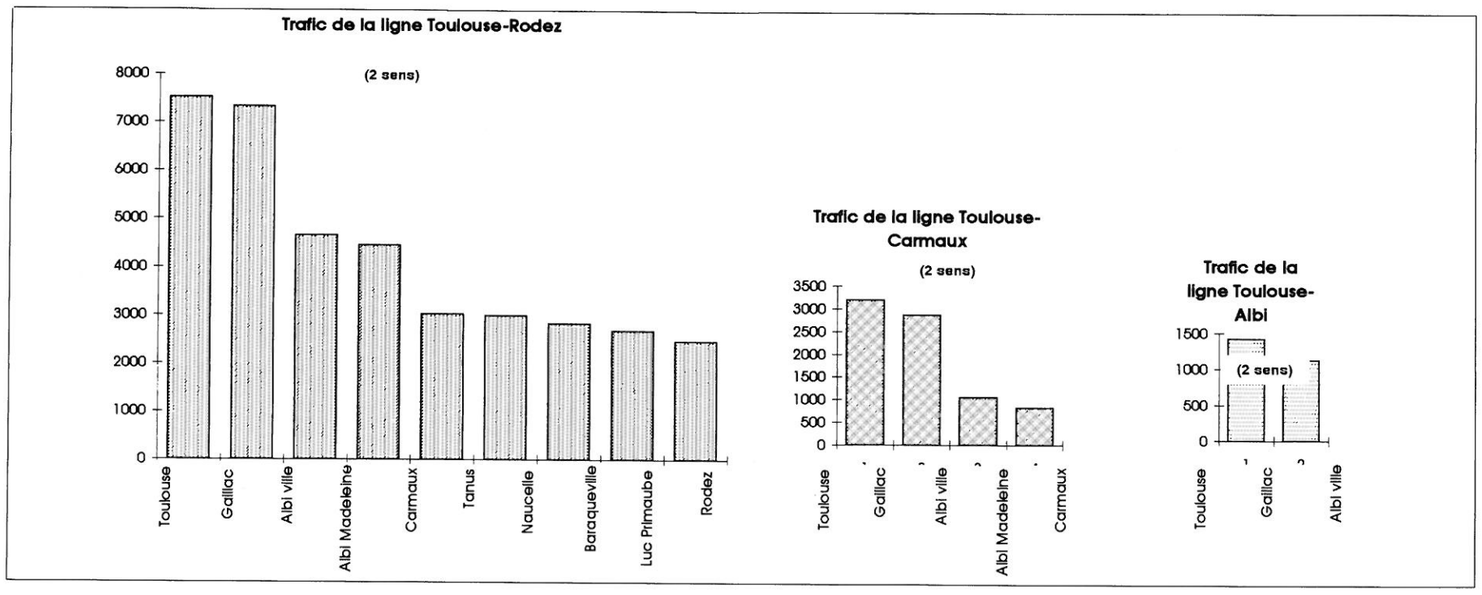
Ligne TOULOUSE-GAILLAC

	montée	desc.	charge
Gaillac	95	348	
			253

TOTAL DES TRAFICS PAR GARE

	montée	desc.	total
Rodez	1 258	1 196	2 454
Luc-Primaube	98	133	231
Baraqueville	96	90	186
Naucelle	145	166	311
Tanus	19	9	28
Carmaux	1 275	1 281	2 556
Albi-Madeleine	607	479	1 086
Albi-Ville	3 883	3 980	7 863
Gaillac	1 762	1 830	3 592





Source: Donnees SNCF par train

ANNEXE 6

Transport aérien | Liaisons commerciales nationales

Aéroport de Rodez-Marcillac

Vols réguliers

ligne : **RODEZ - PARIS**
compagnie: T.A.T.
avion : King 100(T.A.T.)
fréquence : 1 AR par jour du lundi au vendredi

		1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
nombre de passagers (1)		43 237	61 844	63 943	64 346	68 191	68 678	68 090

transit

		1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
nombre de passagers (1)		19 697	21 900	20 511	15 480	3 373	3 920	3 380

ligne : **RODEZ - LYON**

		1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
nombre de passagers (1)		0	0	0	0	0	0	1 731

taxis et charters

		1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
nombre de passagers (1)		2 436	3 065	3 759	4 533	5 449	5 090	3 082

Répartition des passagers commerciaux selon l'affrêteur

		1992	*1993*
TAT		*56 339*	*53 918*
Nouvelles Frontières (3)		*16 259*	*16 356*
ATP		*0*	*2 927*
Charter		*5 241*	*3 549*

(3) : RODEZ - PARIS

Aéroport de Castres

Vols réguliers

ligne : **CASTRES - RODEZ - PARIS**
compagnie: T.A.T.
avion : King 100
fréquence : 1 AR par jour du lundi au vendredi

		1993
nombre de passagers (1)		1 731 (2)

(2) depuis le 29 Mars 1993

transit

		1993
nombre de passagers (1)		1 196 (2)

Aéroport d'Albi Le Séquestre

Vols réguliers

ligne : ALBI - PARIS
compagnie: T.A.T. (filiale British Airways)
avion : Fokker 28 (Jet bi-réacteur)- 78 places
fréquence : 2 AR par jour du lundi au vendredi
+1 AR samedi et dimanche jusqu'en 1993

		1992	1993
nombre de passagers (1)		20 407	19 006
nombre de vols (1)			1 225

Vols charters + personnalités

vols non réguliers, mais commerciaux
Principales destinations:
PARIS, LYON, GRENOBLE, MARSEILLE

		1992	1993
nombre de passagers (1)		27 339	24 236

(1) aller et retours confondus

F. CLASSEMENT EN ROUTE EXPRESS

Par Décision Ministérielle du 4 Novembre 1993, eu égard au parti d'aménagement retenu pour la liaison MARSSAC - SEVERAC-LE-CHATEAU, la RN88, doit recevoir le statut de Route Express.

A ce titre, la présente enquête publique porte sur l'attribution du statut de Route Express de la RN88 entre ALBI et SEVERAC-LE-CHATEAU, soit du PR 29+500 (TARN) au PR 1+000 (AVEYRON).

1. Attribution du statut route express et conditions d'exploitation de la voie

Rappel des textes législatifs et réglementaires

Les conditions d'exploitation de l'aménagement en route express de la RN88 entre Albi et Séverac le Château sont fixées par la loi n° 89.413 du 22 juin 1989 et le décret n° 89.631 du 4 septembre 1989 relatifs au Code de la Voirie Routière, qui disposent en leur titre 5 (articles L.151-1 à 151-5 et R.151-1 à R.151-7), notamment :

"Article L.151-1 : Les routes express sont des routes ou des sections de routes appartenant au domaine public de l'Etat, des départements ou des communes, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules".

"Article L.151-2 : Le caractère de route express est conféré à une route ou à une section de route existante ou à créer, par décret en Conseil d'Etat portant, le cas échéant, Déclaration d'Utilité Publique, pris après enquête publique et avis des départements et des communes dont le territoire est traversé par la route.

Les avis mentionnés à l'alinéa précédent doivent être donnés par les assemblées délibérantes dans un délai de deux mois suivant la saisine. L'absence d'avis dans ce délai vaut avis favorable.

Le caractère de route express est retiré dans les même formes".

"Article L.151-3 : Les propriétés riveraines des routes express n'ont pas accès direct à celle-ci.

Dès la publication du décret conférant à une route ou section de route le caractère de route express, aucun accès ne peut être créé ou modifié par les riverains, mais les interdictions applicables aux accès existants ne peuvent entrer en vigueur qu'après le rétablissement de la desserte des parcelles intéressées.

Des servitudes destinées à éviter les abus de publicité peuvent être imposées aux propriétés riveraines ou voisines dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat".

"Article R.151-2 : Le décret conférant à une route ou section de route le caractère de route express fixe la liste des catégories de véhicules ou d'usagers auxquelles tout ou partie de la route express seront en permanence interdits".

En application de ce statut de route express et pour assurer la sécurité des usagers et des riverains, les principales conséquences à en attendre sont les suivantes :

* Les propriétés limitrophes de la R.N. mise en route express perdront le droit d'accès direct.

* A la date de publication du décret conférant le caractère de route express, aucun accès ne pourra être créé ou modifié par les riverains pour les sections qui seront aménagées sur place.

* Les interdictions applicables aux accès existants n'entreront en vigueur qu'après le rétablissement de la desserte des parcelles intéressées soit par le réemploi de voies existantes, soit par la création de chemins de désenclavement de part et d'autre de la route. Ces dispositions seront précisées lors des enquêtes parcellaires qui seront effectuées dans les conditions fixées par les articles R.151-3 (décret n°89-631 du 4 septembre 1989) du Code de la Voirie Routière.

* A compter de la réalisation des travaux, la route express ne sera accessible qu'en des points aménagés à cet effet. La traversée de la route express sera possible par certaines voies rétablies grâce à des passages dénivelés.

* Le stationnement sera interdit sur la route express, sauf en cas de nécessité absolue sur les bandes d'arrêt d'urgence prévues à cet effet.

Toutefois, ces interdictions de circulation ou de stationnement ne s'appliquent pas aux personnes et aux matériels des administrations publiques, des organismes concessionnaires ou des permissionnaires autorisés à occuper temporairement le domaine public de la route express, et des entreprises appelées à y travailler lorsque leur mission nécessite l'intervention de ces personnels ou de ces matériels.

* La publicité visible de la voie sera réglementée par le décret n° 76-148 du 11 février 1976 relatif à la publicité et aux enseignes visibles des voies ouvertes à la circulation publique.

* L'accès de la route express sera interdit en permanence :

  - aux piétons, cavaliers, animaux,
  - aux cycles, véhicules à traction non mécaniques,
  - aux véhicules à propulsion mécanique non soumis à immatriculation,
  - aux cyclomoteurs soumis à immatriculation,
  - aux tracteurs et matériels agricoles et aux matériels de travaux publics mentionnés à l'article R.138 du Code de la Route,
  - aux véhicules automobiles et ensemble de véhicules qui ne seraient pas capables par construction d'atteindre en palier une vitesse minimum de 50 km/h,
  - aux tricycles et quadricycles à moteurs.

* Conformément à la réglementation en vigueur prescrite par le Code de la Route, la vitesse limite autorisée sur cet axe est fixée à 110 km/h.

* La nouvelle voie étant une route nationale, de statut route express crée par l'Etat, est libre de péage.

2. Principes de raccordement au réseau routier

Les points d'échanges avec le réseau routier ordinaire, donnant accès à la route express, sont établis à la hauteur des agglomérations ou des voies susceptibles d'échanger un trafic suffisant avec la voie projetée.

Ils sont représentés sur le plan au 1/100 000e ci-après.

ECHANGEURS ENTRE ALBI ET SEVERAC-LE-CHATEAU

ECHANGEURS LOCALISATION	VOIES RACCORDEES	OBSERVATIONS
Echangeur de la Tête	RN88	Desserte du Sud de Carmaux
Echangeur de la VAYSONNIE	RD91	Echangeur différé Carmaux Est
Echangeur de la CROIX DE MILLE	RN 88	CARMAUX NORD
Echangeur de TANUS	RN88	1/2 échangeur orienté vers le Nord, accès au viaduc sur le Viaur en direction de RODEZ
Echangeur de la Baraque-St-Jean	RN88	Desserte de la rive droite du Viaur
Echangeur de Naucelle	RD997	Desserte de Naucelle, Sauveterre-de-Rouergue
Echangeur de Baraqueville	RD911	itinéraire vers Villefranche de Rouergue
Echangeur des Molinières	RD66 - RN88	1/2 échangeur orienté vers le Sud, continuité de la RD911
Echangeur du Lachet	RN88	1/2 échangeur orienté vers le Nord Rocade de RODEZ
Echangeur d'Olemps	RN88	Sud de la Rocade de Rodez
Echangeur de St-Cloud	RD67	Centre ville Rodez - Hôpital de CAYSSIOLS
Echangeur de St-Felix - Canac	RN140 - RD901	Itinéraires vers DECAZEVILLE-FIGEAC et MARCILLAC - CONQUES
Echangeur des Balquieres - St-Marc	RD988	1/2 échangeur et échangeur desservant les zones commerciales et itinéraire vers SEBAZAC
Echangeur de St-Mayme	RD88	Nord de la Rocade de RODEZ
Echangeur du causse Comtal	vers RD988	Nord Est de RODEZ - itinéraire vers Espalion
Echangeur de Laissac	RD28	LAISSAC - PALMAS
Echangeur de Recoules-Prévinquieres	RD582	RECOULES-PREVINQUIERES - BUZEINS
Echangeur de Lapanouse	RD511 - RN88	3/4 d'échangeur Séverac Ouest - LAPANOUSE

3. Principe de rétablissement des communications et itinéraires de substitution

Le rétablissement des voies routières rencontrées par la voie nouvelle à 2x2 voies sera assuré :

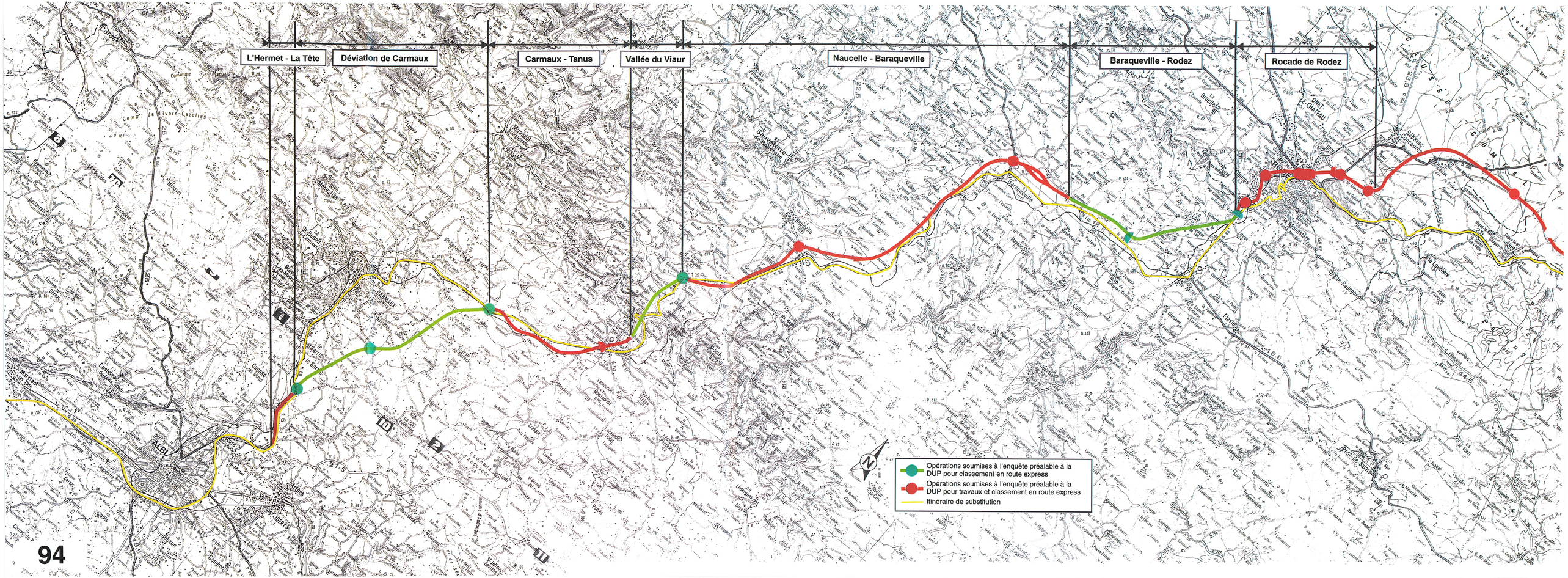
* soit par la construction d'un ouvrage d'art avec un passage supérieur (P.S.) ou inférieur (P.I) à celui de la voie nouvelle, sur le tracé ou au voisinage du tracé actuel de la voie rencontrée ;
* soit par un raccordement à un ouvrage de franchissement voisin, au moyen d'une section de voie de même catégorie que la voie rencontrée.

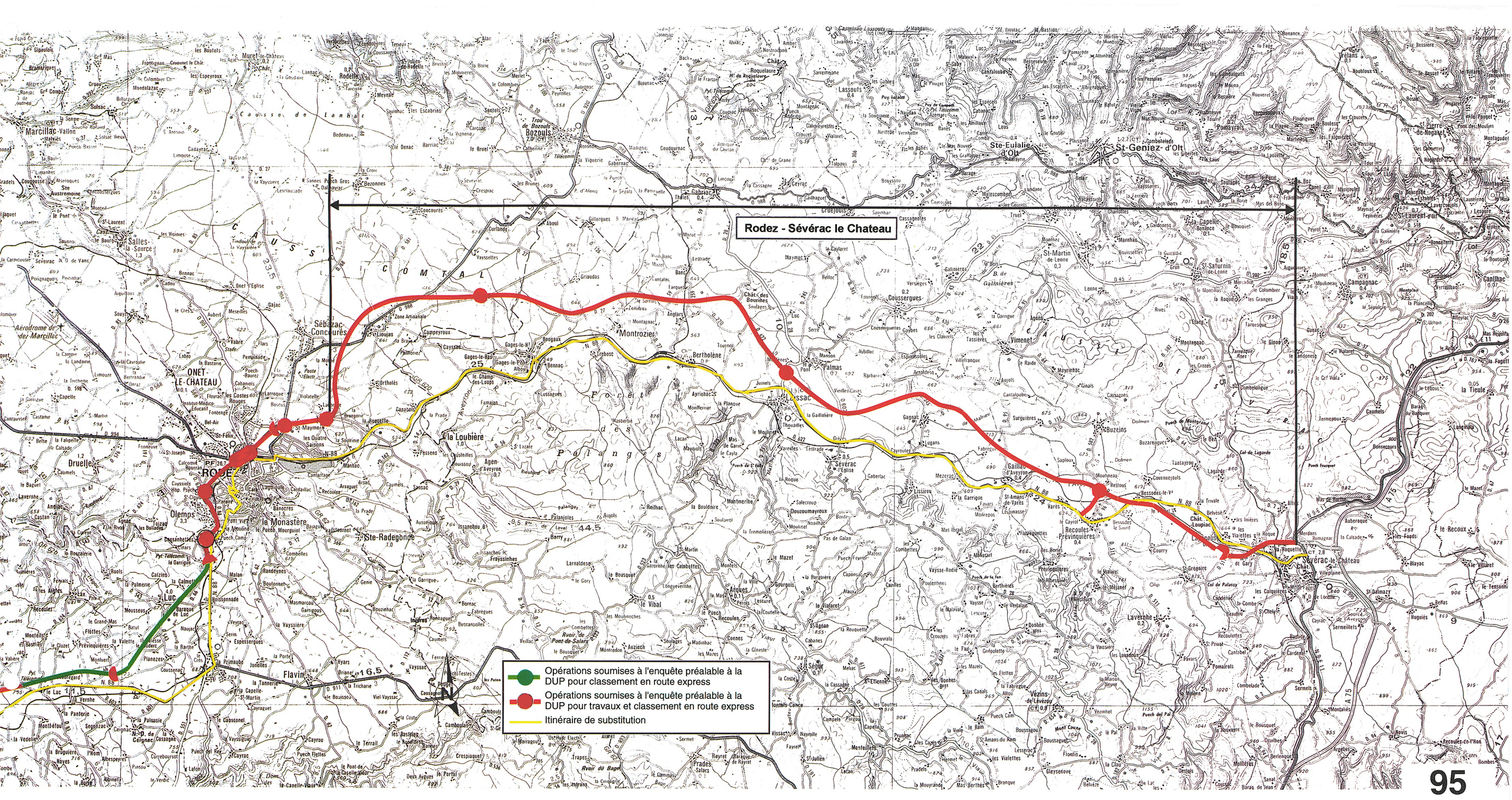
Les modalités selon lesquelles seront rétablies les communications en général et les accès aux parcelles agricoles ou forestières en particulier, seront précisées au cours des études ultérieures, en liaison avec les parties intéressées : administrations, collectivités locales, agriculteurs et particuliers concernés.

Les itinéraires de substitution représentés sur les plans permettront de créer ou de recréer les différentes fonctions que le statut de route express interdira :

- fonction de transit pour tous les véhicules ou les usagers interdits d'accès sur la future voirie (cycles, engins agricoles, etc...) ;
- fonction d'échanges entre la voirie locale et la nouvelle route ;
- fonction de desserte pour tous les riverains désormais privés d'accès direct.

La RN88 actuelle constitue dans la grande majorité des cas l'itinéraire de substitution. Elle peut être ponctuellement complétée par la voirie locale autre. En outre, des aménagements particuliers tels que des pistes cyclables (vallée de l'Auterne à Rodez) pourront être mis en place.


L'Hermet - La Tête
Déviation de Carmaux
Carmaux - Tanus
Vallée du Viaur
Naucelle - Baraqueville
Baraqueville - Rodez
Rocade de Rodez
Opérations soumises à l'enquête préalable à la DUP pour classement en route express
Opérations soumises à l'enquête préalable à la DUP pour travaux et classement en route express
Itinéraire de substitution


Rodez - Sévérac le Chateau
Opérations soumises à l'enquête préalable à la DUP pour classement en route express
Opérations soumises à l'enquête préalable à la DUP pour travaux et classement en route express
Itinéraire de substitution

G. MISE EN COMPATIBILITE DES P.O.S.

Les dossiers relatifs à la mise en compatibilité des P.O.S. sont joints en annexe au présent dossier dans les communes concernées.

Conduite d'opération :

D.D.E. de l'Aveyron
4, rue François Mazenq
12033 RODEZ Cedex

D.D.E. du Tarn
19, rue Ciron
Cité administrative
81013 ALBI Cedex

Conception et réalisation maquette :

BCEOM - Département France
Agence du Sud-Ouest
78, chemin des Sept Deniers
31201 TOULOUSE Cedex

Fonds de carte :

I.G.N., Michelin, Recta Foldex.