

8.2. LES TRANSPORTS EN COMMUN

✕ LE TRANSPORT FERROVIAIRE

La gare ferroviaire de Castelsarrasin se situe dans le centre-ville, avenue Jean Moulin, entre les gares de Moissac et de La-Ville-Dieu-du-Temple. Le guichet est ouvert :

- le lundi de 6h25 à 13h55
- du mardi au vendredi, de 8h30 à 11h30 et de 12h30 à 17h15
- le samedi de 8h55 à 15h25
- le dimanche et les jours fériés de 8h55 à 14h25

La commune est desservie par la **ligne TER Toulouse-Montauban-Agen-Bordeaux**.

Huit lignes de bus SNCF desservent Castelsarrasin :

- Dunes-Castelsarrasin
- Lamagistere-Castelsarrasin
- Lauzerte- Castelsarrasin
- Montauban- Castelsarrasin
- Aucamville- Castelsarrasin
- Beaumont de Lomagne- Castelsarrasin
- Sérignac- Castelsarrasin
- Lavit de Lomagne- Castelsarrasin

La gare dispose de plusieurs services : distributeurs de titre de transport, parking auto et parking à vélo.

La gare est desservie par le réseau de transport public de la commune, Tulipe 2.

✕ LE RESEAU DE TRANSPORT « TULIPE »

La commune de Castelsarrasin dispose d'un service de transport public de personnes « Tulipe » composé de deux circuits :

- **Circuit 1 - « Tour de ville »** : il est mis en place du lundi au samedi, de début septembre à fin juin. Cinq à six rotations sont organisées entre Macalet et la place des Belges entre 7h55 et 17h.
- **Circuit 2 - « Desserte centres commerciaux »** : il permet de relier la zone commerciale de Barres, la zone d'activités de Marchès et les zones industrielles de l'Artel et de Barraouet.

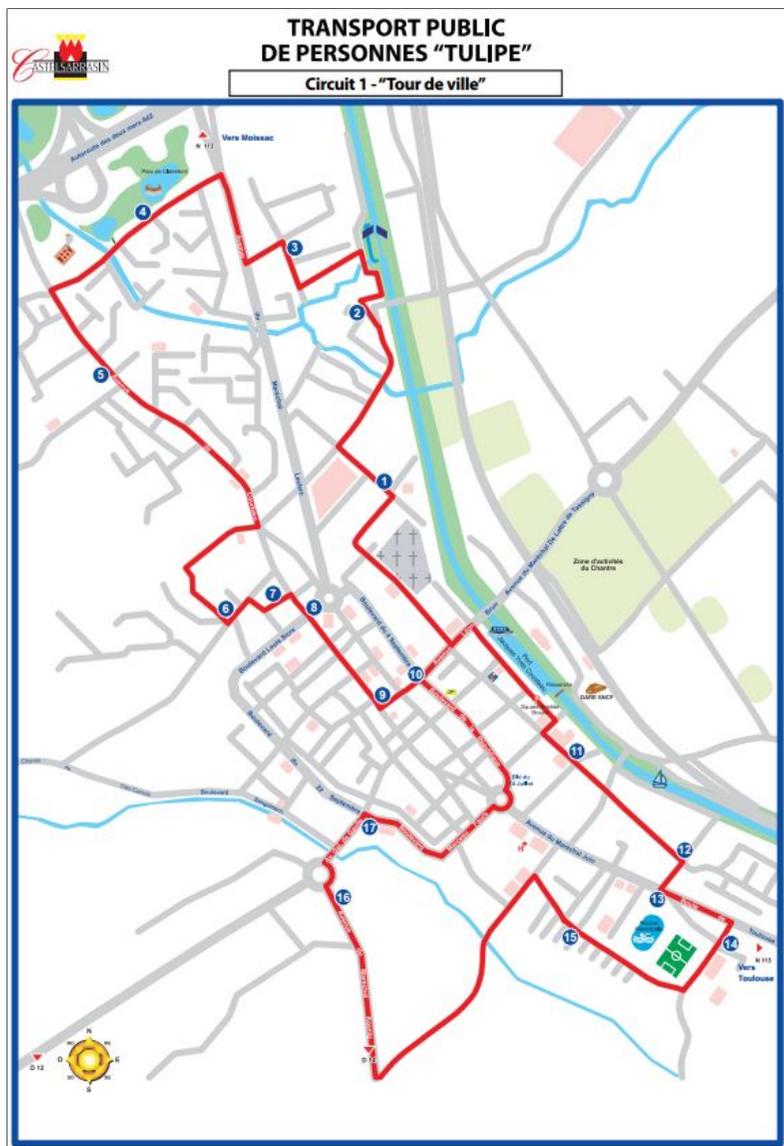


Figure 87 : Itinéraire du circuit 1 - Tour de ville

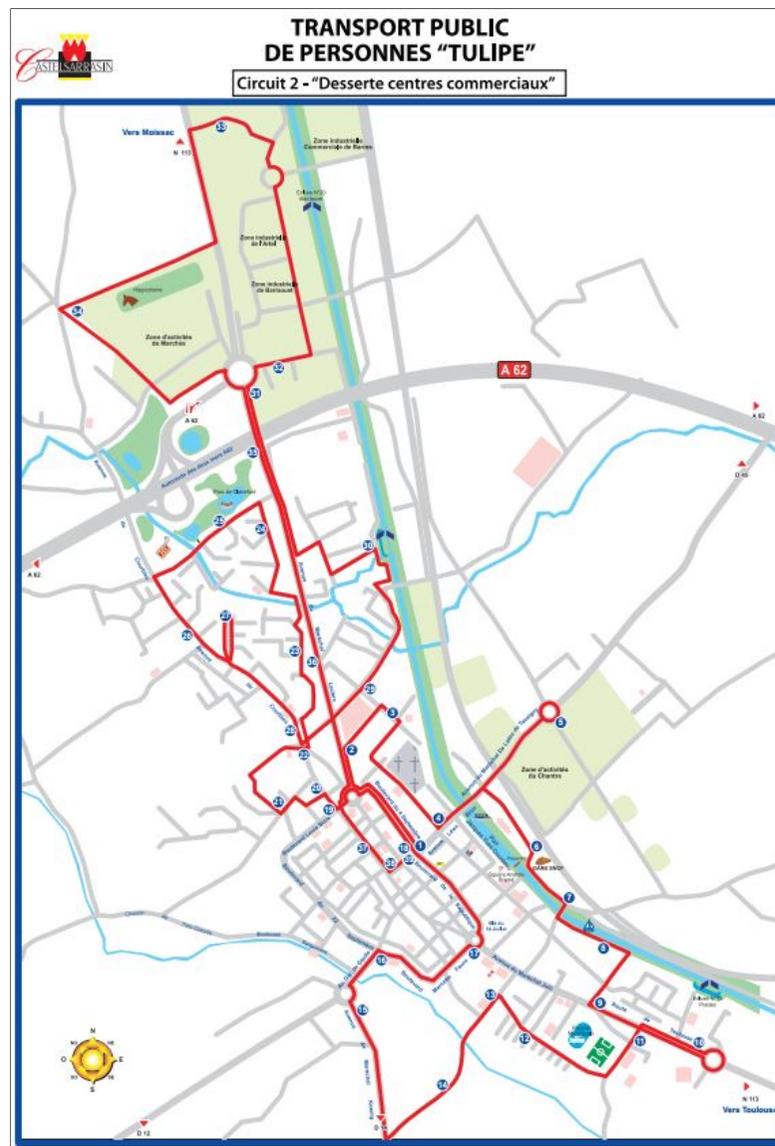


Figure 88 : Itinéraire du circuit 2 - Desserte centres commerciaux

✘ **LE TRANSPORT COLLECTIF DEPARTEMENTAL ET REGIONAL**

En 2013, le département du Tarn-et-Garonne s'est engagé dans une réflexion pour définir un "**Schéma des Mobilités**" sur l'ensemble de son territoire.

La Région Midi-Pyrénées et son réseau de transport collectif propose de nombreuses lignes régulières. La commune de Castelsarrasin est desservie par **plusieurs lignes** qui s'arrêtent principalement au centre-ville, notamment sur la Place des Belges. Cette concentration pose la question des moyens dont disposent les castelsarrasinois pour se rendre à ces points de rendez-vous depuis le reste de la commune.

Les lignes régionales passant sur la commune sont les suivantes :

- 101-02 – Castelsarrasin-Sérignac-Beaumont-de-Lomagne
- 102-01 – Dunes-Castelsarrasin
- 102-02 – Lamagistère-Castelsarrasin
- 102-03 – Lauzerte-Castelsarrasin
- 102-08 – Montauban-La-Ville-Dieu-Castelsarrasin
- 102-09 – Aucamville-Castelsarrasin
- 102-10 – Beaumont-de-Lomagne-Castelsarrasin
- 102-11 – Sérignac-Castelsarrasin
- 102-12 – Lavit-Castelsarrasin
- 107-28 – Lamagistère-Montauban
- 109-07 – Montauban-Valence d'Agen

✘ **LA DESSERTE DES AEROPORTS**

Depuis Castelsarrasin, il faut compter 45 minutes pour rejoindre les **aéroports d'Agen et de Toulouse**. Ainsi, ces deux aéroports ouvrent un large choix de destinations nationales et internationales.

8.3. LE STATIONNEMENT

✘ **L'ETAT DES LIEUX**

La commune de Castelsarrasin dispose de **3 986 places de stationnement**. Le centre-ville, délimité par les boulevards compte **1 516 places dont 25 places handicapés**. Au-delà, **1 047 places sont matérialisées dont 20 places handicapées**.

Plusieurs types de stationnements sont présents dans **le centre-ville de Castelsarrasin** :

- rues à un ou deux sens de circulation, avec du stationnement longitudinal marqué au sol, d'un côté ou des deux côtés de la chaussée
- parkings de taille variable, avec du stationnement en bataille ou en épi
- certains logements disposent de places de stationnement ou de garages intégrés à la parcelle

Les jours de marché, le jeudi matin, la **circulation est difficile** en raison des nombreux véhicules stationnés en centre-ville.

Sur le reste de la commune, l'urbanisation ancienne est constituée de corps de fermes ou d'habitats plus denses dans les hameaux. Pour la partie la plus récente, l'habitat s'est développé principalement sous forme pavillonnaire. Dans la majorité de ces cas, le stationnement est intégré à la parcelle et permet souvent d'accueillir deux véhicules, voire plus. Les lotissements peuvent également bénéficier de parkings visiteurs et de parkings collectifs. Ces derniers sont positionnés soit le long de la voirie, soit sur des aires aménagées en bout de raquette de retournement.

A proximité des équipements sportifs et de loisirs, se trouvent des aires de stationnement. Leur capacité peut toutefois s'avérer insuffisante lors d'événements importants.



Figure 89 : Parking du Parc de Clairefont

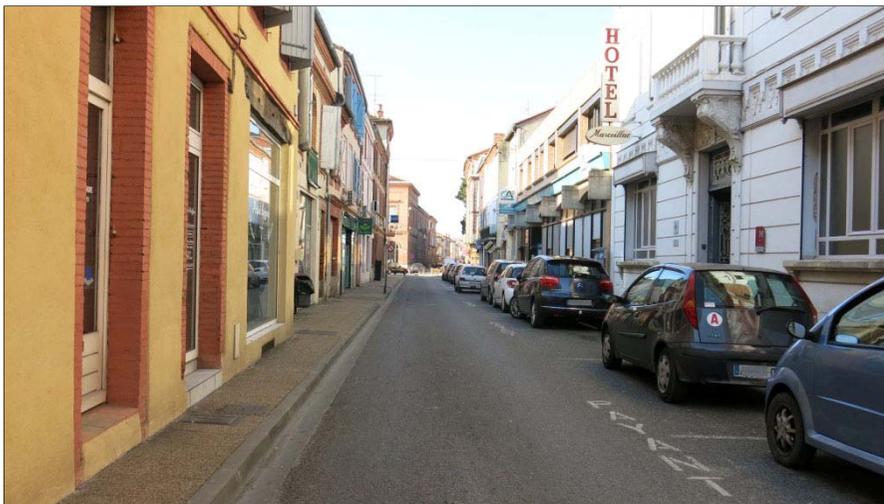


Figure 90 : Stationnements payants au centre-ville de Castelsarrasin

L'offre gratuite est très importante sur Castelsarrasin et souvent très proche des quartiers les plus attractifs. Cette gratuité tend à nuire aux riverains du centre-ville, qui voient les emplacements se libérer difficilement ou tard dans la journée, notamment en semaine.

Le **stationnement payant** se situe dans l'hyper-centre :

- Rue de la Fraternité (41 places)
- Place Omer Sarraut (17 places)
- Place des Belges (48 places)
- Une partie de l'Avenue Léon Blum (14 places)
- Rue de l'Égalité (19 places)
- Rue de la Révolution (14 places)

La part de ces places payantes dans la capacité globale de stationnement de la commune est négligeable. Elles ne représentent que **153 places soit 3.8 % du stationnement** de Castelsarrasin.

A Castelsarrasin, **les pendulaires** (automobilistes venant travailler et qui stationnent toute la journée, avec un retour au domicile possible le midi) constituent l'occupation la plus importante du stationnement en centre-ville la semaine. Cette tendance ne favorise pas la rotation au sein du parc de stationnement. Un phénomène amplifié par le peu de places payantes en centre-ville qui n'incite pas les automobilistes à s'éloigner pour se garer dans les parkings situés à l'extérieur des boulevards.

Un projet vise à la **création d'un parking** au niveau de l'échangeur de l'autoroute A62, notamment afin de faciliter le co-voiturage. Aujourd'hui, les stationnements quotidiens liés aux migrations pendulaires sont importants autour de l'échangeur. Le parking existant est rapidement saturé tôt le matin.

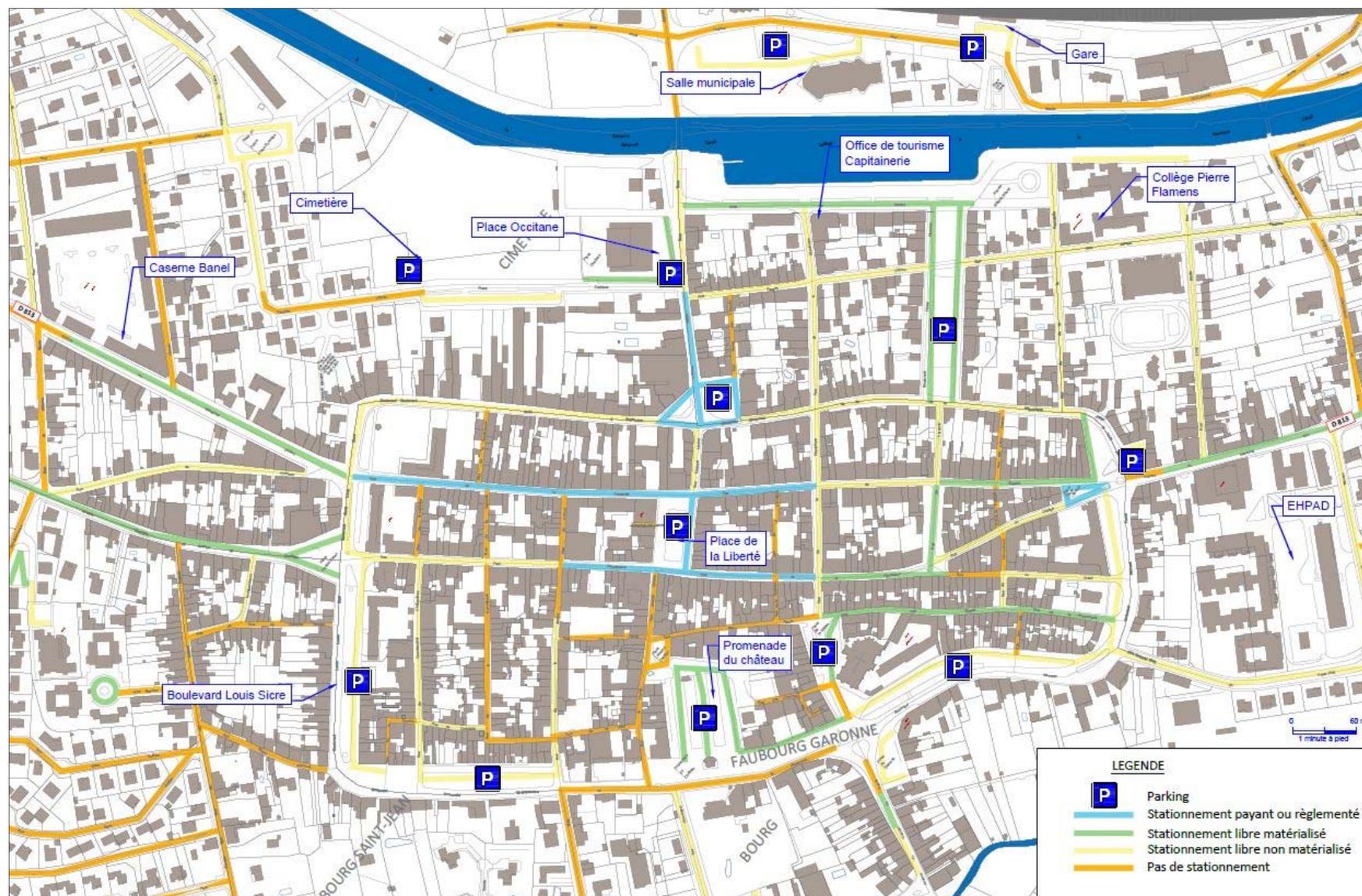


Figure 91 : Répartition du stationnement en centre-ville

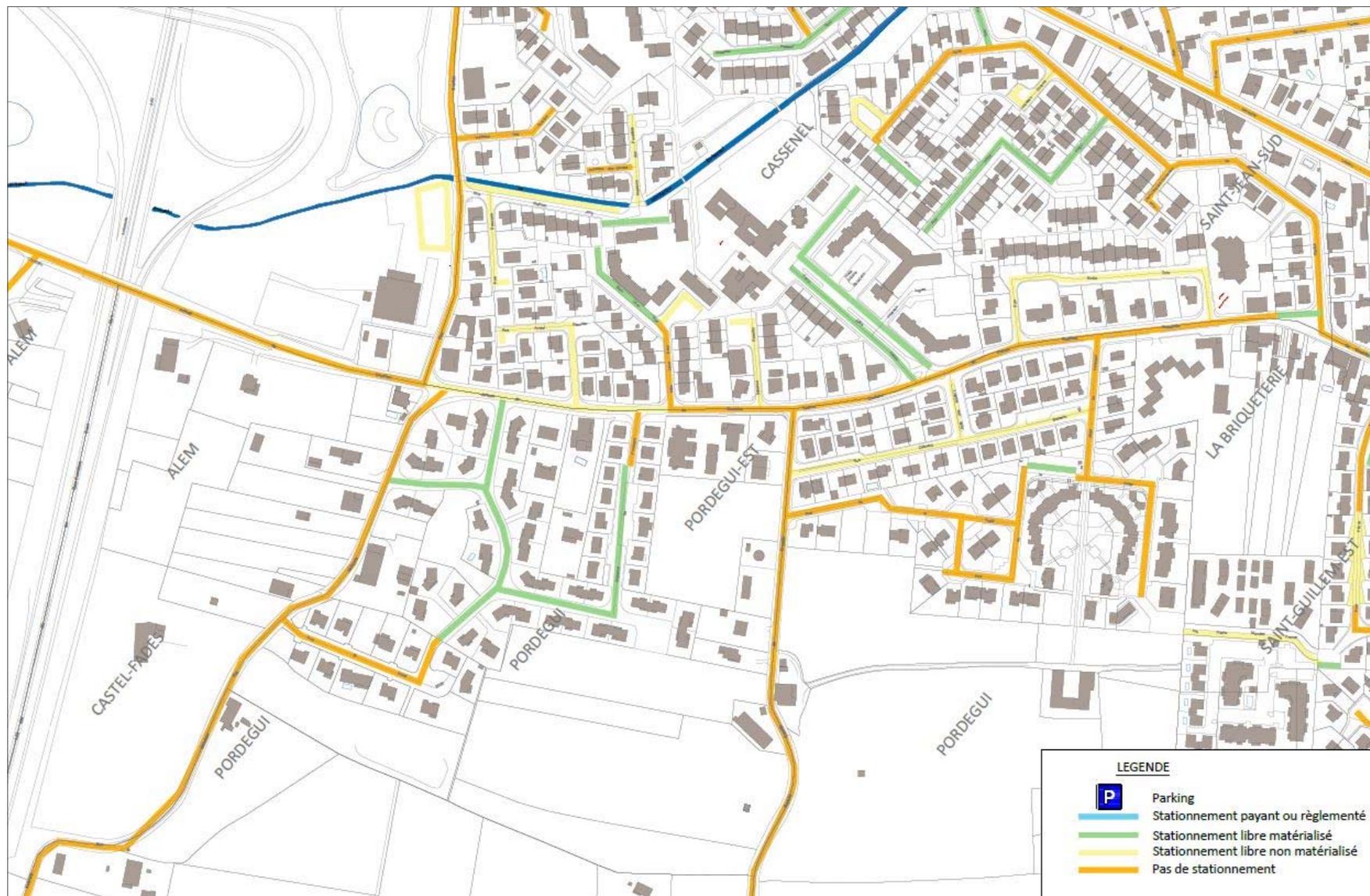


Figure 92 : Répartition du stationnement dans les quartiers de Cassenel et Pordegui



Figure 93 : Répartition du stationnement à l'Ouest de la Bastide de Castelsarrasin

✕ LES POSSIBILITES DE MUTUALISATION DU STATIONNEMENT

La Loi ALUR prévoit d'établir un **inventaire des capacités de mutualisation des espaces de stationnements**. L'objectif de cette mesure est de limiter la consommation d'espace.

Un parking peut être mutualisé s'il se situe à proximité d'un équipement ou d'un commerce et d'un espace d'habitat dense ou d'une zone en développement. Ainsi, le stationnement est occupé en journée par les employés ou les usagers des équipements. Le soir et le weekend, ce sont les habitants qui peuvent profiter de ces stationnements. De cette manière, l'utilisation des places de parking est optimisée tout au long de la journée. Il existe alors une réelle complémentarité entre offre et demande.

Les parkings mutualisables peuvent appartenir à la collectivité ou à des entreprises privées. Dans les deux cas, il est nécessaire de définir clairement les règles d'utilisation de l'espace par chacun, afin de veiller au bon fonctionnement et à la pérennisation de la démarche.

Il est possible de différencier deux types de stationnements mutualisables :

- Les **parkings ouverts** qui correspondent à des espaces de stationnement déjà accessibles au public qui doivent être valorisés et ne nécessitent pas d'aménagement spécifiques liés à l'accès.
- Les **parkings fermés** qui peuvent être mis à la disposition de particuliers sous certaines conditions d'accès (badges, clés...)

Sur la commune de Castelsarrasin, plusieurs parkings répondent à cette définition. Ils peuvent ainsi être mutualisés afin de répondre aux besoins des habitants tout en limitant la consommation d'espaces liée au stationnement.

Mutualisation du stationnement				
	Dénomination	Ouverture au public	Nombre de place	Atouts
1	Ecole de Gandalou	Oui	30	Localisation dans le hameau de Gandalou
2	Hippodrome	Oui	45	Situation en bordure de la future ZAC de Terre Blanche
3	Ecole de Courbieu	Oui	28	Localisation au cœur d'un quartier résidentiel
4	Parking extérieur Caserne	Oui	125	Proximité avec une zone à urbaniser
5	Salle des fêtes	Oui	350	Proximité avec la gare
6	Stade Municipal	Oui	95	Localisation au cœur d'un quartier résidentiel
7	Parking Aldi	Oui	70	Proximité avec une zone à urbaniser
8	Collège Jean de Prades	Oui	50	Localisation à proximité d'un quartier résidentiel
9	Crédit agricole	Non	14	Localisation en centre-ville
10	Pôle Emploi	Non	15	Localisation en centre-ville
11	Mairie	Non	28	Localisation en centre-ville
12	Sous-Préfecture	Non	15	Localisation en centre-ville
13	Ecole Jules Ferry	Non	15	Localisation au cœur d'un quartier résidentiel
14	Caserne Banel	Non	-	Stationnement à intégrer dans le futur projet de réhabilitation
Total			880	

La mutualisation des parkings présentant le plus d'intérêts dans le développement urbain de Castelsarrasin permettrait d'éviter la construction de presque **900 places de parking**.

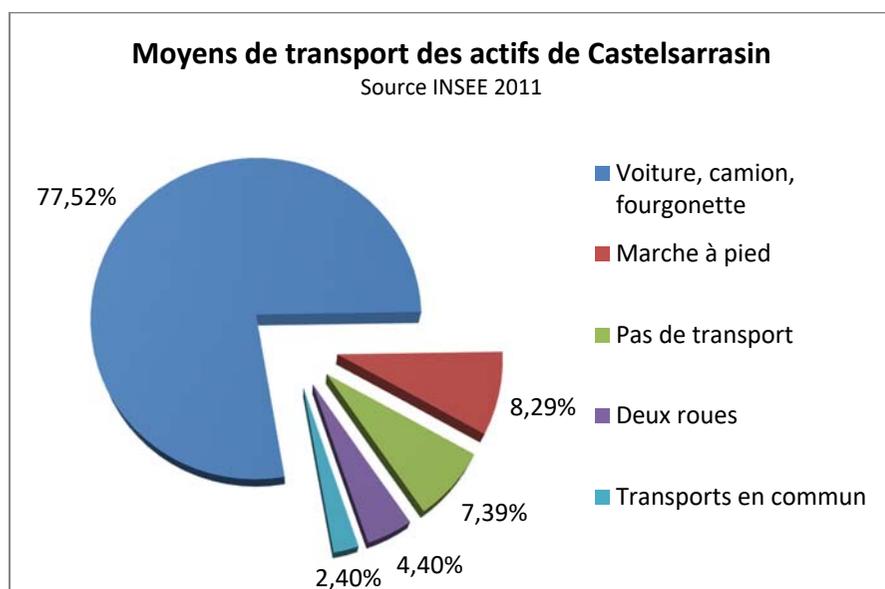


Figure 94 : Stationnements mutualisables

8.4. LES DEPLACEMENTS

Concernant les modes de transports, en 2011, **77.52 % des actifs ayant un emploi utilisent leur véhicule personnel** pour se rendre sur leur lieu de travail.

Sur les **22.48 % restants**, 8.24 % utilisent la marche à pied, 7.39 % ne se déplacent pas, 4.40 % prennent un deux roues et enfin 2.40 % les transports en commun.



La voiture reste sur la commune le moyen de déplacement le plus utilisé.

Une densité de population faible, une dispersion de l'habitat et la croissance de la multi-motorisation des ménages favorisent l'utilisation des véhicules personnels au détriment des modes alternatifs.

* **LE PLAN DE CIRCULATION DU CENTRE-VILLE**

La commune de Castelsarrasin a réalisé en 2016 une étude portant sur la circulation du centre-ville. Le périmètre de l'étude est limité au centre-ville ceinturé par les boulevards. L'étude comprend trois parties : le diagnostic, les scénarii et le développement d'un scénario. Le diagnostic est réalisé suivant une approche thématique différenciant les cheminements piétons, les cheminements cyclables, les transports en commun et les déplacements automobiles.

↳ **Constats**

Les déplacements des piétons dans le centre-ville sont satisfaisants à l'exception des traversées piétonnes.

Les déplacements des cycles dans le centre-ville sont satisfaisants à l'exception des liaisons du canal vers le centre-ville.

L'offre en stationnement est saturée à + de 80 % dans le centre-ville. On observe une faible rotation des véhicules qui stationnent. Les contrôles du stationnement payant ou limité à 15 minutes sont très faibles. L'offre de stationnement est à développer dans le cadre de la redynamisation commerciale du centre-ville. Le parking de la Place occitane est peu visible et les liaisons avec la place de la Liberté sont peu adaptées aux piétons.

Pour les transports en commun le nombre d'usager est faible, limité aux scolaires et personnes ne conduisant pas. Les parcours et horaires des bus sont difficiles à lire. Les boucles se croisent et se chevauchent, les arrêts ne sont pas symétriques, les arrêts sont peu matérialisés.

↳ Objectifs

Le schéma de circulation s'articule avec le projet de redynamisation du centre-ville. Les principaux objectifs étant les suivants :

-
- Faciliter les déplacements piétons et cycles du canal vers le centre-ville
- Développement de l'offre en stationnement
 - o Promouvoir un circuit commercial de qualité et convivial
 - o Maintenir une offre de stationnement de qualité dans un périmètre de 2 à 3 minutes à pied.
 - o Augmenter la rotation du stationnement en centre-ville
 - o Rendre plus attractif le stationnement de la Place Occitane
- Rendre plus attractif le transport en commun
 - o Améliorer la lisibilité du réseau
 - o Simplifier la grille des horaires
 - o Diversifier l'offre de transport en commun

↳ Propositions

Afin de promouvoir un circuit commercial de qualité et convivial le schéma de circulation propose une offre de stationnement plus adaptées, faciliter l'accès aux stationnements (fléchage, circulations piétonnes adaptées, facilité de stationnement) et des continuités piétonnes sécurisées. Les principales propositions sont les suivantes :

- Recalibrer le carrefour place des Belges. (Réduire les girations, mettre aux normes les traversées piétonnes, déplacer le stationnement rue E. Herriot)
- Créer une aire piétonne sur la rue E. Herriot
- Développer l'offre en stationnement à proximité du tour de ville notamment place Occitane et rendre plus attractif le stationnement de la Place Occitane.
- Informer et flécher les principaux parkings disponibles en centre-ville
- Créer un axe, centre commercial / stade, efficace en transport en commun (Recentrer le parcours des transports en commun sur l'axe de la RD 813, cadencer le bus toutes les 15 à 20 minutes, aménager des arrêts de bus)
- Développer une offre de transport à la demande (TAD)

✘ LA CIRCULATION PIETONNE

La circulation piétonne n'est pas toujours aisée à Castelsarrasin.

Dans l'hyper-centre, certaines rues, très étroites posent des problèmes. Aucun trottoir de part et d'autre n'est assez large pour accueillir les piétons. Sur le reste de commune, les piétons sont contraints de circuler sur les routes départementales, des axes dangereux par l'absence d'accotements et par des véhicules qui circulent parfois très vite.

✘ LA CIRCULATION CYCLISTE

Sur la commune de Castelsarrasin, les vélos circulent généralement sur la chaussée que ce soit dans des espaces peu denses ou en ville.

Peu d'aménagements existent sur la commune. Castelsarrasin compte quelques bandes cyclables mais aucune piste cyclable. De plus, elles ne sont pas reliées les unes aux autres, un phénomène qui ne facilite pas les déplacements actifs.



Figure 95 : Bande cyclable sur la RD 813

Un projet de **création de bandes cyclables** autour du collège Pierre Flamens et de la piscine doit-être réalisé au cours de l'année 2015. Ce projet vise à faciliter notamment le déplacement quotidien des élèves.

✕ LA VOIE VERTE

Le **Canal des Deux Mers** constitue un fil conducteur traversant la commune. La **véloroute des deux mers** relie Lamagistère à Montech. Elle longe le canal latéral à la Garonne sur 49 km.

Un contrat régional spécifique a permis de développer et de valoriser le Canal et les territoires riverains entre 2009 et 2013 grâce à une enveloppe de 39 millions d'euros dont 7 millions de fonds FEDER.

Entre 2013 et 2014, la fréquentation a connu une augmentation de 14 %. Ainsi, la voie verte constitue un réel atout touristique pour la commune.

Il est essentiel de relier l'Office de Tourisme et le port de plaisance au centre-ville au travers d'un cheminement aménagé et balisé afin de créer un lien fort entre le canal et le centre-ville. Ces aménagements doivent également prendre en compte la question du **stationnement des deux roues** qui doit faciliter la visite de la ville. Un premier local à vélo est installé à proximité de l'Office du Tourisme.



Figure 96 : Vélo-route le long du Canal

✕ LE TRAFIC AUTOMOBILE

En 2011, sur 5 388 ménages, Castelsarrasin compte 2 767 ménages possédant 1 voiture (51.4 %) et 1 914 ménages possédant 2 voitures ou plus (35.5 %). Au moins un emplacement (parking extérieur, garage) est réservé au stationnement dans 66.1 % des ménages.

77.6 % des actifs occupés utilisent la voiture particulière dans leurs déplacements domicile-travail.

La RD813 qui permet de relier Moissac et l'A62 ainsi que la RD958 qui rejoint Montauban sont des axes particulièrement fréquentés lors des

migrations pendulaires. Une forte fréquentation est également importante pour la desserte locale, notamment des zones d'activités.

Castelsarrasin est traversée par l'A62 et dispose d'un échangeur autoroutier. Cet élément structurant induit un fort trafic routier.

La **Direction Interdépartementale des Routes du Sud-Ouest** met à disposition des informations quant aux trafics moyens journaliers annuels par itinéraire. La commune de Castelsarrasin est concernée par l'itinéraire autoroutier reliant Valence d'Agen à Toulouse.

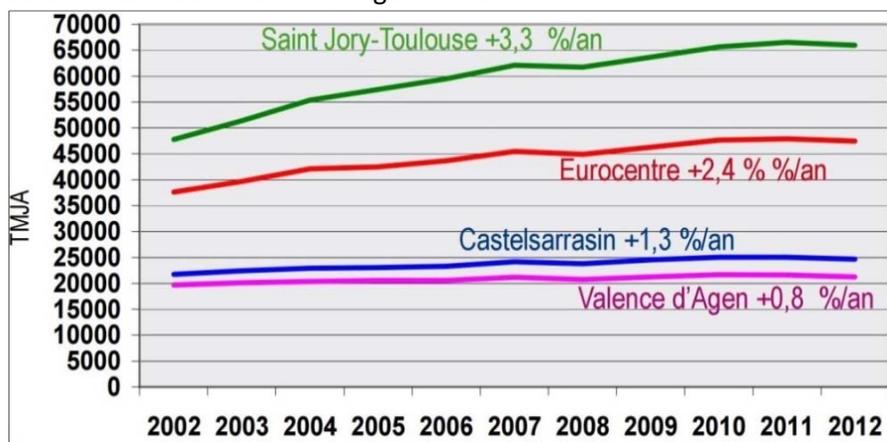


Figure 97 : Fréquentation routière sur l'itinéraire Valence d'Agen-Toulouse

Ces chiffres mettent en évidence une **augmentation du trafic routier** sur l'itinéraire Valence-d'Agen - Toulouse. Une progression d'autant plus importante que l'on approche de la métropole régionale.

Au point de comptage situé sur la commune de Castelsarrasin, ce sont **24 658 véhicules** qui sont comptabilisés chaque année dont 12.2 % de poids lourds sur l'A62. Un nombre en augmentation de **1.3 % par an**.

Le **trafic moyen journalier annuel** est de 12 000 véhicules sur la RD 813 et 8 000 sur la RD 12.

* LE COVOITURAGE ET L'AUTOPARTAGE

Le fort maillage du territoire en termes de transport conduit à un trafic routier important et à un nombre important de véhicules en stationnement.

La mise en place de **projets de covoiturage** (aires de stationnements banalisées et réservées) permet de réduire le nombre de véhicules sur les routes en augmentant le nombre de passagers par voiture.

Le projet d'**aménagement d'un parking à proximité de l'échangeur de l'A20** vise à favoriser les déplacements en covoiturage. L'objectif est de proposer une offre de stationnement adaptée aux besoins en termes de capacité de stationnement.



Figure 98 : Parking actuel de l'A20 accueillant des pratiques de covoiturage non-encadrées

De plus, les **initiatives de voitures en libre-service ou de partage de véhicules** permettent de diminuer le nombre de véhicules et d'offrir l'accès ponctuel à un véhicule pour les personnes non-motorisées.

Enfin, Castelsarrasin est adhérente du **Rézo Pouce** qui constitue le premier réseau d'autostop organisé en France. Ce dispositif vise à encadrer le stop autour d'arrêts identifiés et sécurisés.



La commune dispose de deux arrêts situés sur l'avenue du Maréchal Leclerc et sur la place des Belges.

8.5. L'ACCIDENTOLOGIE

Entre 2009 et 2013, la commune de Castelsarrasin compte 46 accidents dont 11 mortels.

Les accidents corporels sont principalement concentrés dans le centre-ville. Les accidents mortels se sont notamment produits sur la D813 et la D958 qui sont des axes très fréquentés.

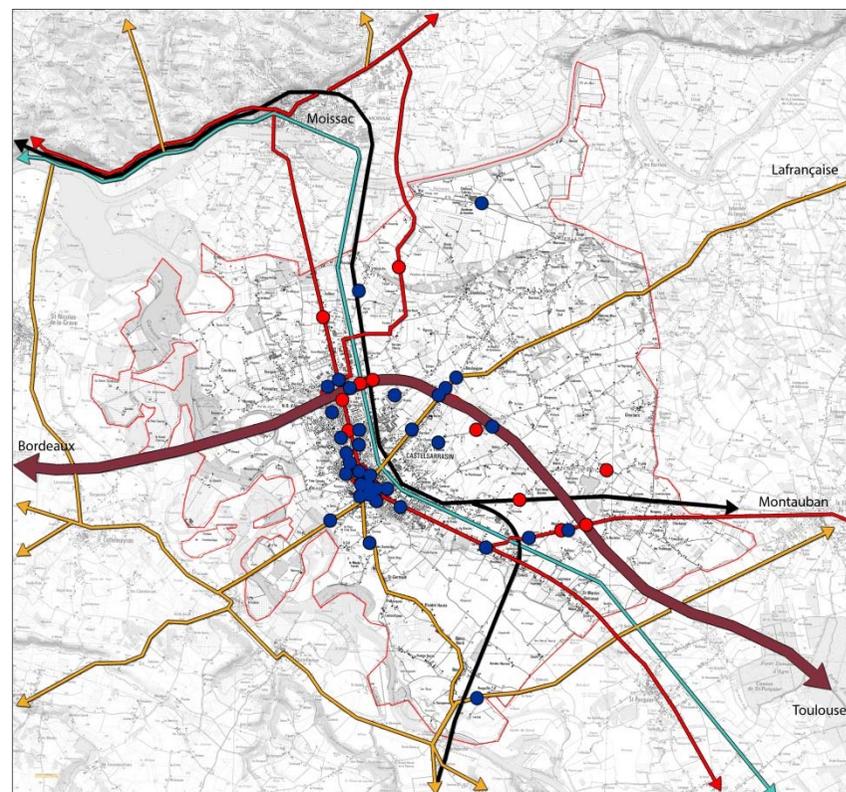


Figure 99 : Accidentologie sur la commune de Castelsarrasin

8.6. LES EMISSIONS POLLUANTES ATMOSPHERIQUES

Le niveau de pollution est mesuré grâce à l'indice ATMO¹⁰ qui analyse le dioxyde de soufre, le dioxyde d'azote, l'ozone.

Les émissions polluantes atmosphériques sont alors divisées en 10 catégories allant de la valeur 1 (très bon) à 10 (très mauvais).

Indice de qualité de l'air...	Valeur de l'indice	Dioxyde d'azote NO ₂ µg/m ³	Ozone O ₃ µg/m ³	Dioxyde de soufre SO ₂ µg/m ³	Particules PM10 µg/m ³
TRES BON	1	0-29	0-29	0-39	0-6
TRES BON	2	30-54	30-54	40-79	7-13
BON	3	55-84	55-79	80-119	14-20
BON	4	85-109	80-104	120-159	21-27
MOYEN	5	110-134	105-129	160-199	28-34
MEDIOCRE	6	135-164	130-149	200-249	35-41
MEDIOCRE	7	165-199	150-179	250-299	42-49
MAUVAIS	8	200-274	180-209	300-399	50-64
MAUVAIS	9	275-399	210-239	400-499	65-79
TRES MAUVAIS	10	>= 400	>=240	>=500	>=80

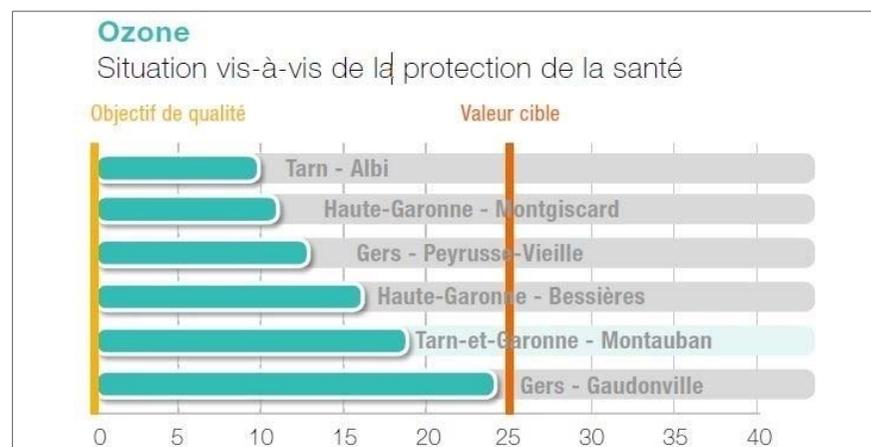
Sur le département du Tarn-et-Garonne, **une seule station permanente** est présente à Montauban sur le site des Farguettes.

En ce qui concerne l'ozone, la station enregistre des **valeurs inférieures au seuil** de recommandation (120 µg/m³). Sur la période 2006 – 2012, les valeurs varient entre 52 et 61 120 µg/m³.

Année	Ozone
2006	60 µg/m ³
2007	52 µg/m ³
2008	57 µg/m ³
2009	58 µg/m ³
2010	58 µg/m ³
2011	61 µg/m ³
2012	57 µg/m ³

Figure 100 : Qualité de l'air relevé par la station Montauban – Farguettes

Toutefois, le Tarn-et-Garonne est un des départements de Midi-Pyrénées qui compte le plus de jours de pollution, derrière la station de Gaundonville dans le Gers.



¹⁰ ATMO : indicateur journalier qui fournit une information synthétique sur la qualité de l'air.

Figure 101 : Nombre de jour de dépassement du seuil de pollution pour l'Ozone ($120 \mu\text{g}/\text{m}^3$)

Deux épisodes de pollution de l'air par les particules ont été déclenchés dans le département en 2013 (29 novembre et 9 décembre).

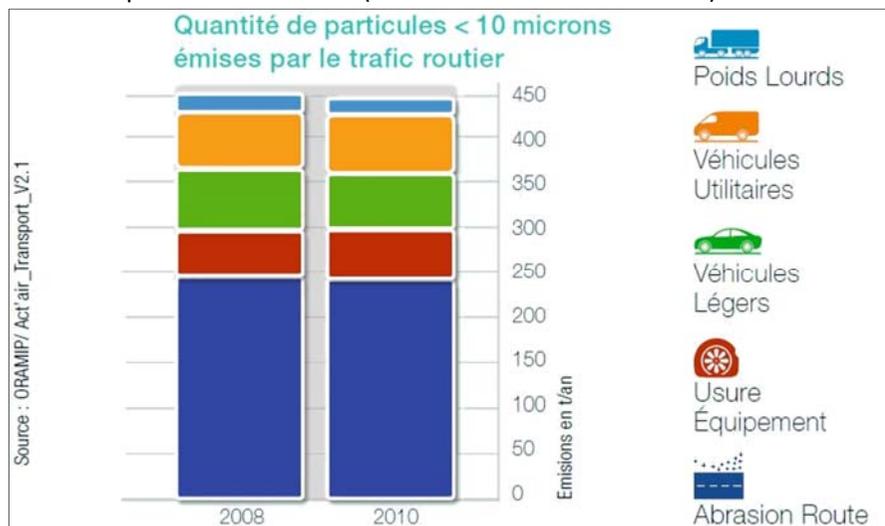


Figure 102 : Evolution et répartition des particules fines sur le département du Tarn-et-Garonne

A partir d'octobre 2013 et pour une période d'un an, une station a été mise en place à **Moissac**, sur le toit de la Mairie. Elle mesure les concentrations de quatre polluants : le monoxyde d'azote, les oxydes d'azote, le dioxyde d'azote et les particules en suspension.

Cette mesure temporaire a permis de mettre en exergue des données locales qui correspondent de manière globale à celles de la commune de Castelsarrasin. La **valeur des particules en suspension** a été jugée conforme aux valeurs limites pour la protection de la santé.

8.7. BILAN « TRANSPORTS, DEPLACEMENTS ET STATIONNEMENT »

× **SYNTHESE**

- ↵ Un **réseau routier important** sur le territoire de Castelsarrasin avec la présence d'infrastructures structurantes : voies de chemin de fer, autoroute.
- ↵ Des axes routiers avec une **forte fréquentation** qui peuvent conduire à certains endroits à des nuisances sonores importantes.
- ↵ L'**accidentologie** concentrée sur le centre-ville et la partie Nord de la RD 813.
- ↵ Présence d'une **gare en centre-ville** qui permet de se connecter facilement à la ligne TER Bordeaux-Toulouse.
- ↵ La commune dispose d'un **réseau de bus « Tulipe »** qui dessert le centre-ville et le Nord-ouest de la ville jusqu'à l'hippodrome.
- ↵ Une capacité de **stationnement** adaptée qui présente des limites liées aux déplacements pendulaires ou aux jours de marchés.
- ↵ Les **véhicules personnels** occupent une place prédominante dans les déplacements, notamment en ce qui concerne les trajets domicile-travail. A l'inverse, les **modes actifs** (marche à pied, vélo) ne représentent aujourd'hui qu'une faible part des déplacements.

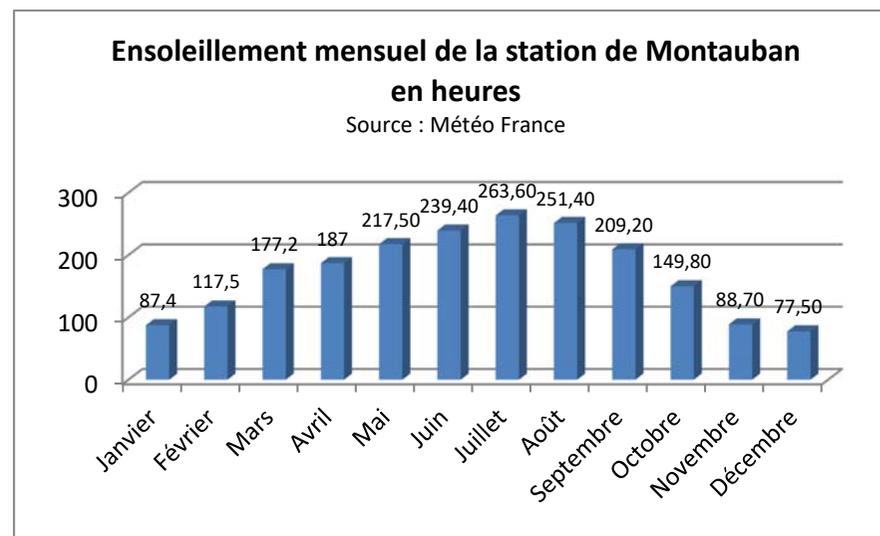
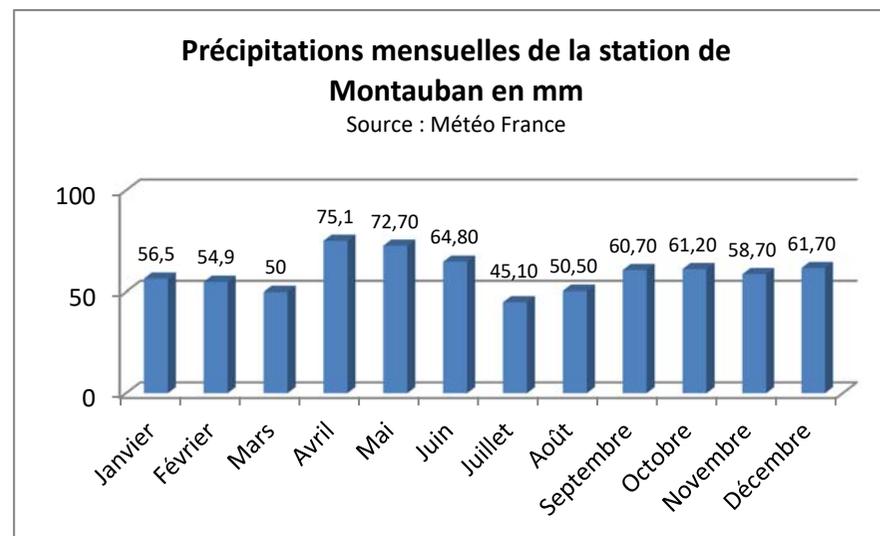
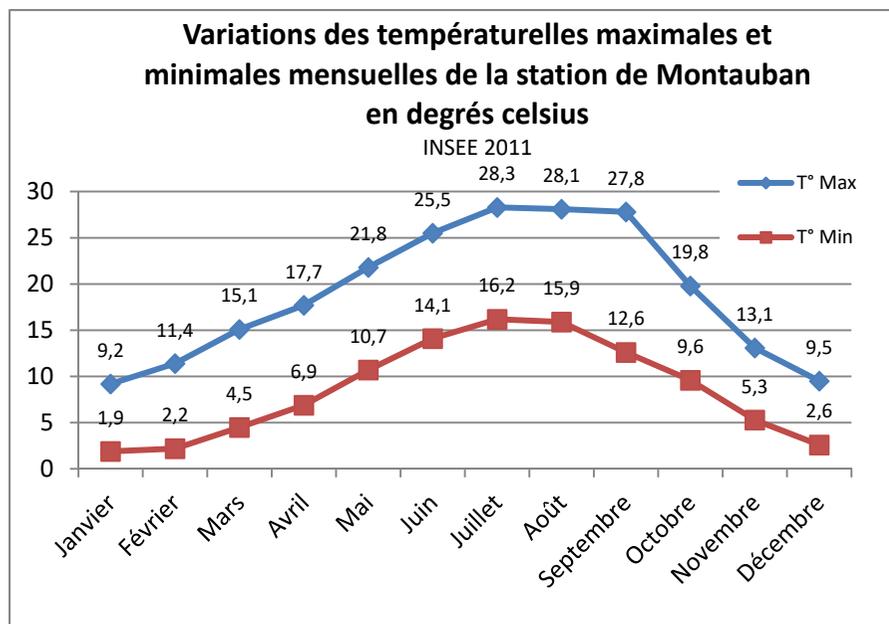
× **ENJEUX**

- ↵ **Prendre en compte les questions de dessertes routières et de nuisances sonores** lors du choix des zones à urbaniser
- ↵ **Identifier les zones accidentogènes** afin de prévoir des aménagements et d'y limiter le développement urbain
- ↵ **Encourager l'utilisation du réseau ferré**
- ↵ **Inscrire le port et la gare** dans un projet urbain d'ensemble
- ↵ **Donner une meilleure visibilité au réseau de bus** existant, notamment au travers de la signalétique. **Réfléchir à la façon d'optimiser** le réseau de bus existant afin d'inciter les habitants à l'utiliser de manière plus fréquente : circuits, horaires, tarifications...
- ↵ **Limiter la « déconcentration » des activités en périphérie** de la ville afin de ne pas accroître les flux domicile-travail
- ↵ **Développer les modes doux** (cycles et piétons) en particulier au centre-ville, à ses abords immédiats, à proximité des équipements scolaires ainsi que pour accéder au canal et aux espaces naturels. Favoriser le **stationnement des cycles** en centre-ville et la multimodalité
- ↵ **Mailler le territoire** grâce à des aménagements visant à faciliter et à sécuriser les déplacements

9.1. ETUDE PHYSIQUE DU TERRITOIRE

× CARACTERISTIQUES CLIMATIQUES

Une station Météo-France est située à Montauban et permet d'avoir un certain nombre d'informations quant aux tendances générales du climat en termes de précipitations, d'ensoleillement et de températures.



Selon Météo France, à Montauban, **en hiver**, la température moyenne oscille entre 1.9°C et 15.1°C. **En été**, elle se situe autour de 22°C. Les **records de températures** sont de 41.8°C au mois d'août et de -20°C en janvier.

Les moyennes des **précipitations mensuelles** sont comprises entre 45.10 (juillet) et 75.10 mm (avril).

L'ensoleillement est en moyenne de 172.18 heures par mois. Les variations sont comprises entre 77.50 heures (décembre) et 263.60 heures (juillet).

× **CARACTERISTIQUES TOPOGRAPHIQUES**

L'altitude du territoire communal est relativement faible. Localisée dans la vallée, elle est comprise entre 61 et 97 m. Les eaux de ruissellement sont séparées en deux bassins versants vers le Tarn et vers la Garonne.

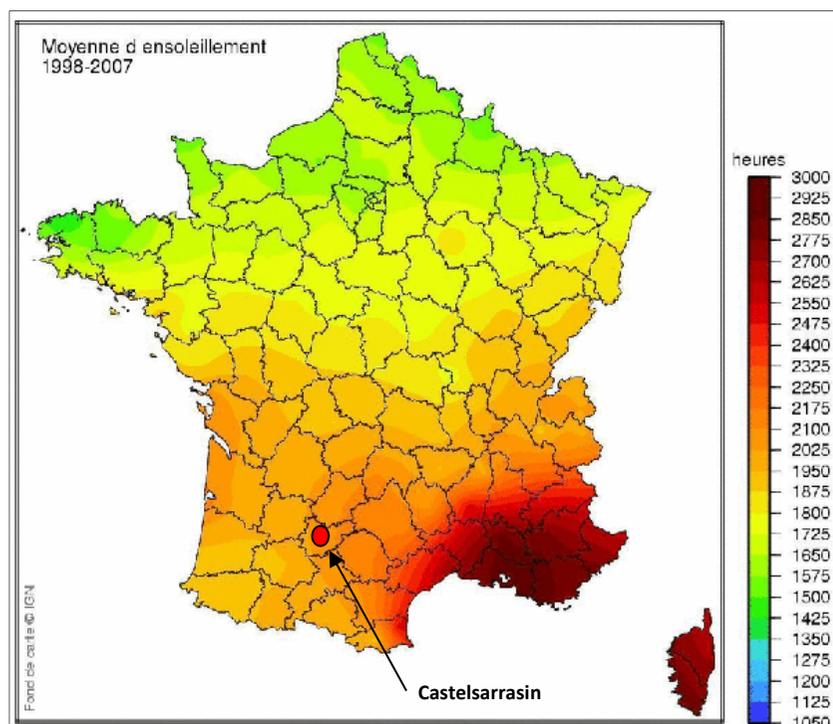


Figure 103 : Ensoleillement moyen annuel pendant la période 1971-2000

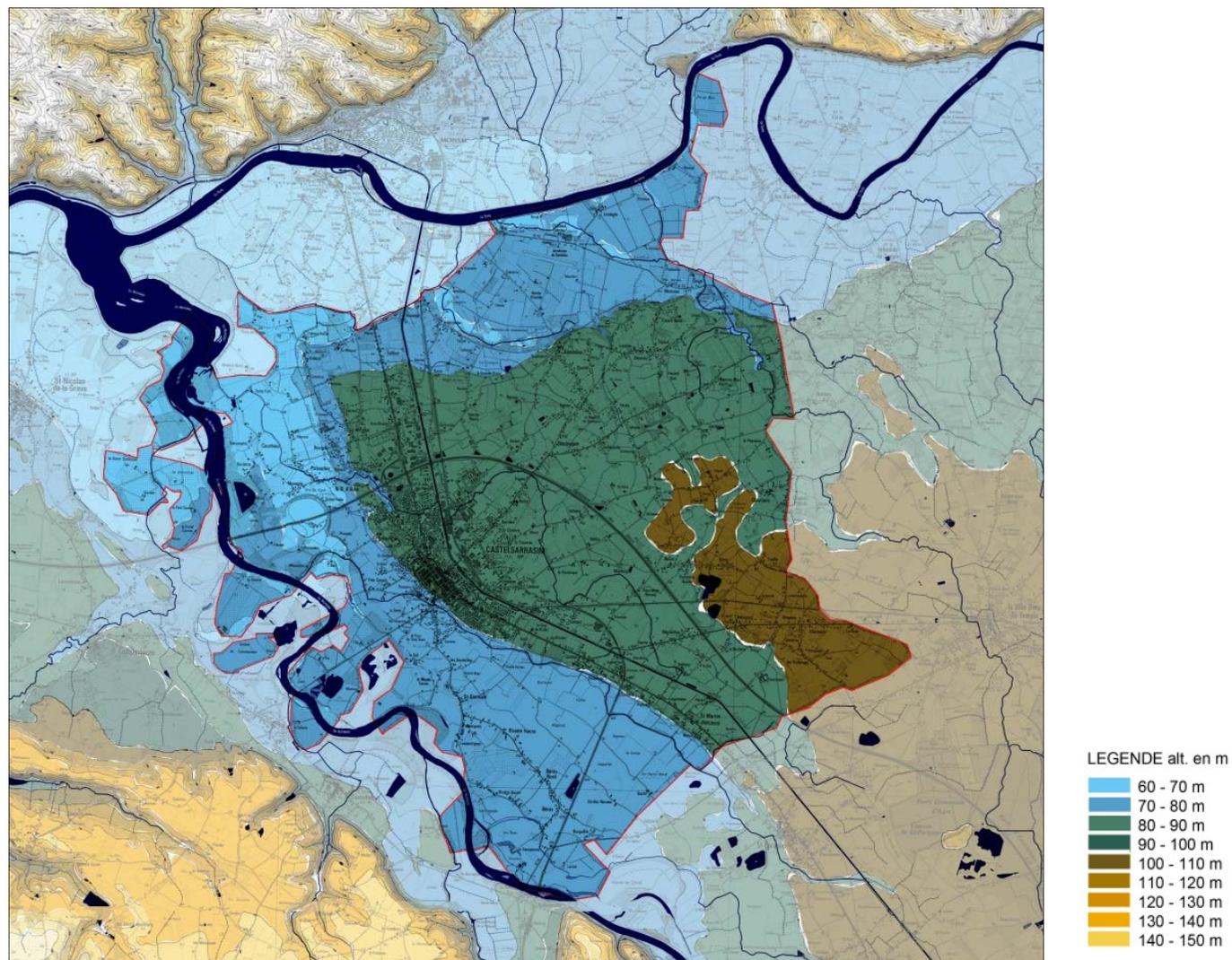


Figure 104 : Carte du relief

x CARACTERISTIQUES GEOLOGIQUES ET PEDOLOGIQUES

La géo-pédologie de la commune de Castelsarrasin est composée de **cinq types de terrains sédimentaires différents**.

Du plus représenté au plus résiduel, il s'agit de :

- ↳ **Alluvions anciennes (basses terrasses) :** les alluvions anciennes occupent toujours la rive gauche de la rivière qui les a déposées, à l'exception du plateau de La Ville-Dieu-du-Temple. Elles sont disposées en terrasses étagées avec la même composition stratigraphique. Une première couche caillouteuse et sableuse repose sur 2 à 5 mètres d'épaisseur de molasse, puis viennent des dépôts sableux et des dépôts limoneux d'épaisseurs très variables. L'épaisseur totale des alluvions, des limons aux cailloux est en moyenne de 8 mètres pour la Garonne et 6.5 mètres pour le Tarn.
- ↳ **Fz1 - Alluvions récentes d'un palier supérieur :** La basse vallée du Tarn en amont de Moissac présente un palier un peu plus élevé que dans la plaine, recouvert d'alluvions de composition granulométrique semblable aux précédentes mais totalement décalcifiée.
- ↳ **Fz2 - Alluvions récentes des basses plaines :** Leur extension correspond au territoire couvert par les grandes crues. Leur composition granulométrique comprend surtout des éléments fins (argile, limon, sable fin). Elles sont plus ou moins décalcifiées par un début d'évolution pédologique et recouvrent toute la basse plaine du Tarn. Sur la basse plaine de la Garonne, elles ont aussi une extension importante, à l'abri des crues normales, mais elles sont recouvertes par les grandes crues.
- ↳ **Fz3 - Alluvions subactuelles des lits majeurs :** Particulièrement importantes dans la vallée de la Garonne et coïncidant avec les

espaces couverts par les crues de moyennes importances, elles sont caillouteuses et sableuses. Les ouvrages humains (digues, enrochements, plantations forestières) modifient fortement la géologie de la zone. Le long du Tarn, dont les berges sont plus profondément encaissées, elles sont réduites.

- ↳ **Fz - Alluvions actuelles des rivières secondaires :** Plus ou moins étalées de part et d'autre des ruisseaux ou des rivières, elles correspondent aux dépôts actuels des crues. Leur composition granulométrique argilo-limoneuse reflète celle des terrains voisins, avec toujours une moins grande importance de la fraction argileuse.

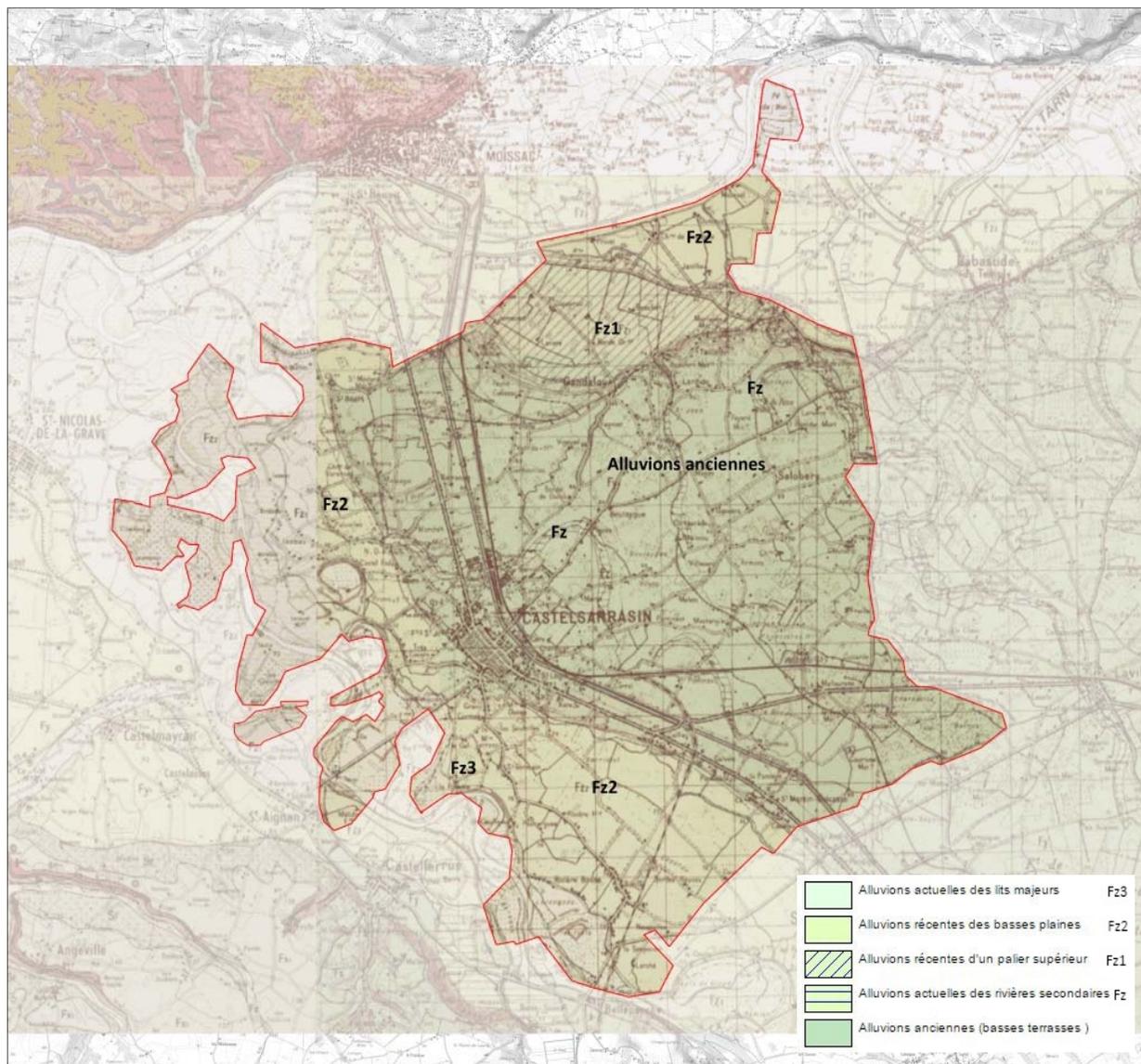


Figure 105 : Extrait de la feuille géologique de Castelsarrasin au 1/50000ème

✖ **CARACTERISTIQUES HYDROGEOLOGIQUES**

La vallée de la Garonne comporte des **nappes d'eau importantes**. La couche de cailloux étant au niveau des eaux ordinaires, elles sont constamment alimentées. Les plaines du Tarn sont quant à elles, plus irrégulièrement pourvues de nappes mais très implantées dans les anciens lits de rivières qui présentent des surfaces molassiques. Leur alimentation se fait souvent par les ruissellements des versants ou par les sources issues des terrasses et infiltrées sous les éboulis successifs. Les terrasses sont aussi irrégulièrement pourvues de nappes souterraines.

✖ **CARACTERISTIQUES HYDROGRAPHIQUES**

Les cours d'eau qui parcourent le territoire communal appartiennent au **bassin de l'Adour**.

Castelsarrasin se situe dans le périmètre du **Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Adour-Garonne (SDAGE)**.

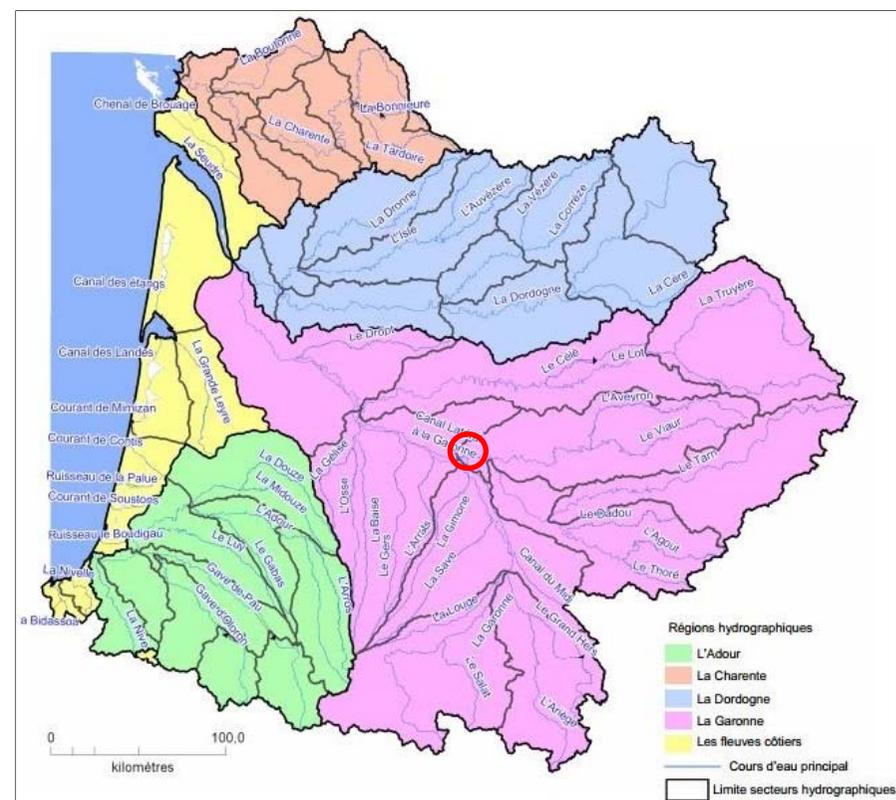


Figure 106 : Réseau hydrographique du bassin (Source : BD Carto, BD Carthage GEOFLA)

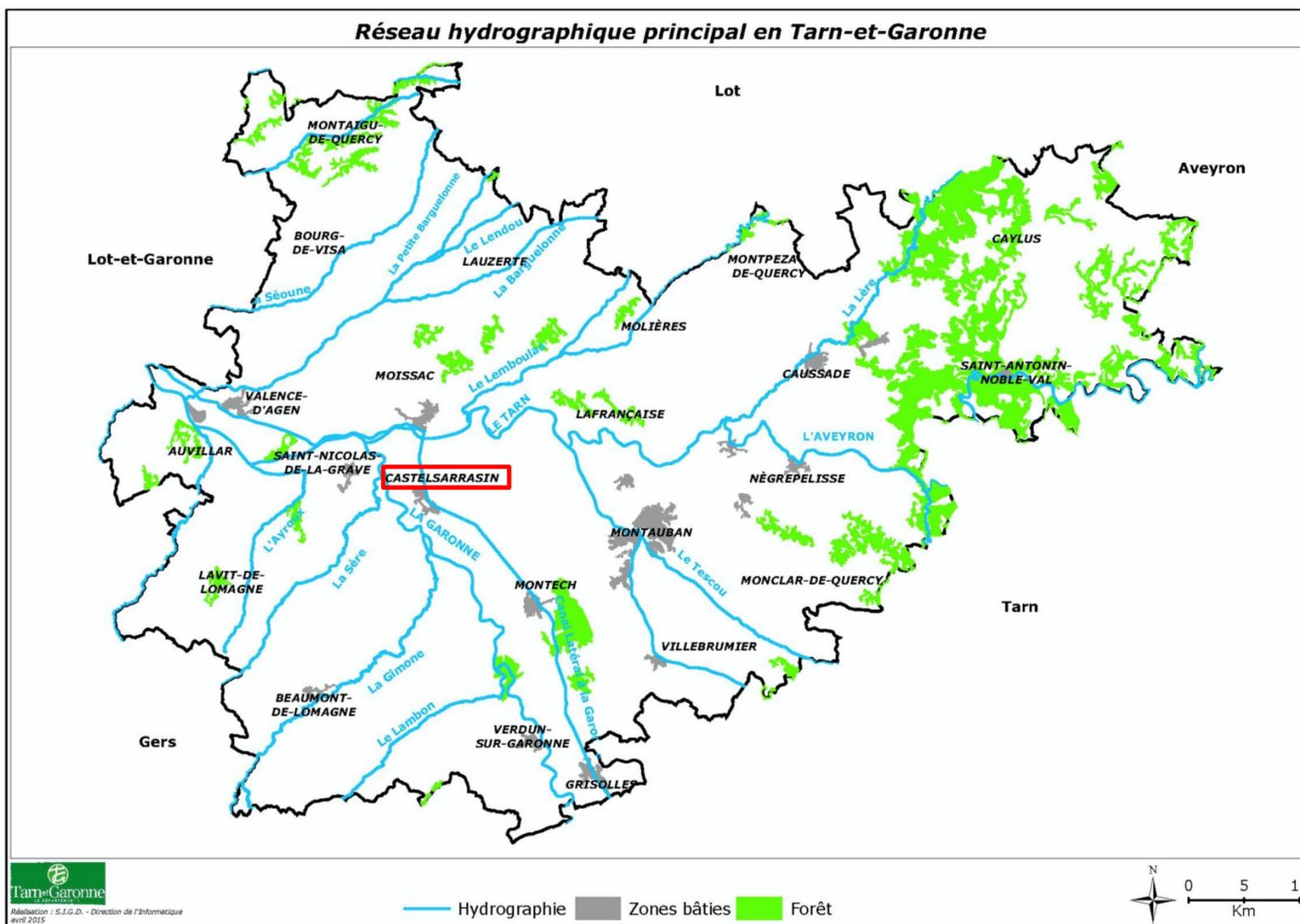


Figure 107 : Réseau hydrographique principal en Tarn-et-Garonne

Ainsi, Castelsarrasin est traversée par plusieurs cours d'eau :

- La **Garonne**, à l'Ouest de la commune.
- Le **Tarn**, au Nord de la commune
- Le **Canal Latéral à la Garonne** du Nord au Sud
- **21 ruisseaux** : *Gimone, Sère, Rafié, Larone, Merdaillou, Saint-Michel, Azin, Sanguinenc, Montagné, Ravajole, Millole, Jouanets, Pissotte, Négresport, Riou Tort, Larone, Brouzidou, Mouline, Ancienne Larone.*

↪ La **Garonne** prend sa source en Espagne et parcourt 647 km dans le Sud-Ouest de la France et se jette dans l'océan Atlantique. Le bassin de la Garonne s'étend sur 55 846 m² traversant deux régions administratives et cinq départements. Ce fleuve est navigable de l'océan à Langon. Aménagé pour l'industrie, deux centrales nucléaires sont implantées sur ses rives : la centrale du Blayais et celle de Golfech.

↪ Le **Tarn** est une rivière de 380 km. Il prend sa source en Lozère avant de traverser l'Aveyron, le Tarn et enfin le Tarn-et-Garonne. Il se jette dans la Garonne dont il est le principal affluent, à proximité de Castelsarrasin, sur la commune de St-Nicolas-de-la-Grave.

↪ Le **Canal Latéral à la Garonne** a été construit au XVIII^{ème} siècle afin prolonger le Canal du Midi et ainsi former le canal des deux mers qui relie la mer Méditerranée à l'océan Atlantique.



Figure 108 : Canal Latéral à la Garonne



Figure 109 : Ruisseau l'Azin

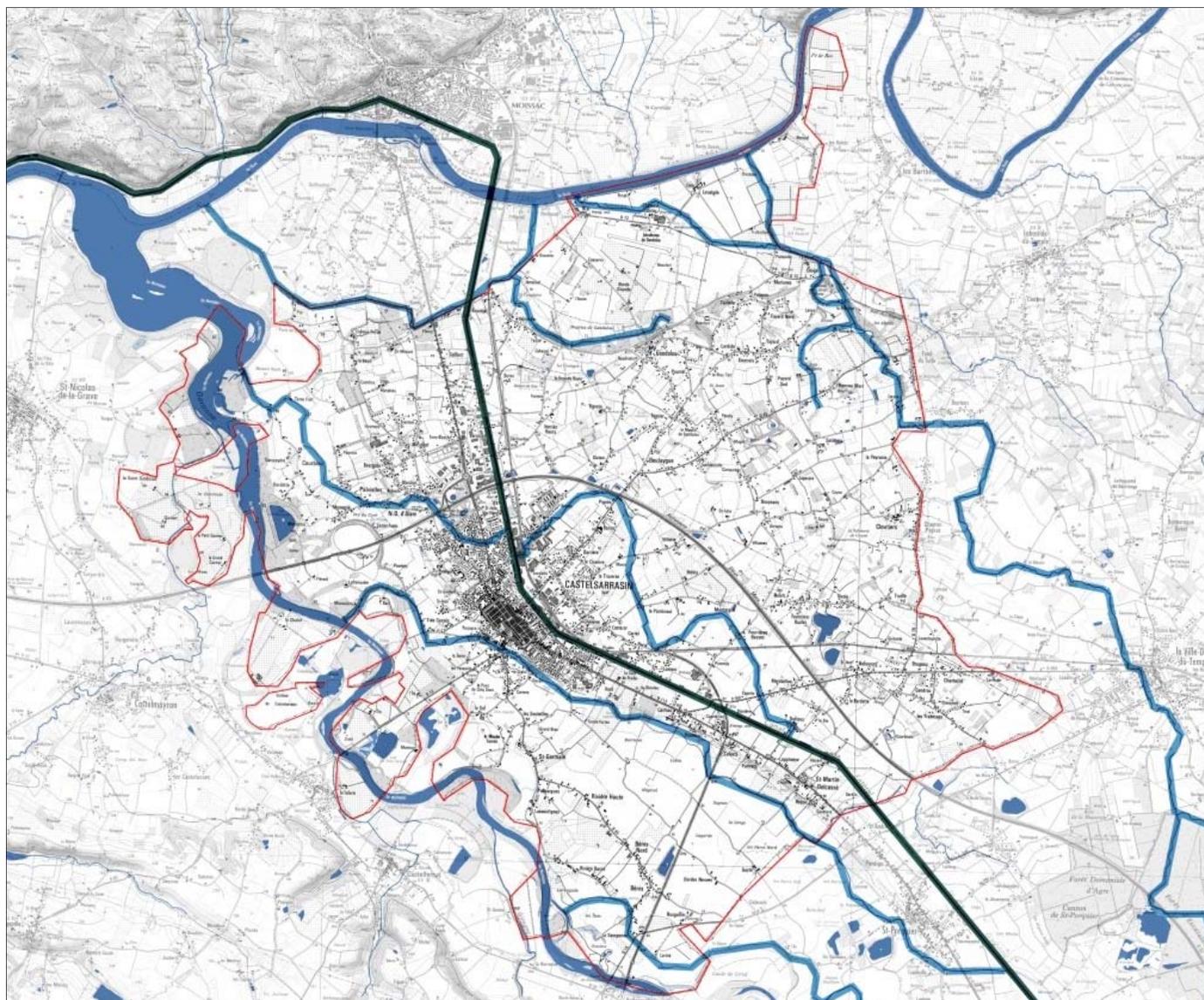


Figure 110 : Principaux réseaux hydrographiques

9.2. LE MILIEU NATUREL

* *L'ESPACE AGRICOLE*

La **Surface Agricole Utile** à Castelsarrasin est de 5 214 ha en 2010. 176 exploitants agricoles ont leur siège sur la commune. Leur activité principale est la polyculture et le polyélevage.

4 346 ha de ces terres sont labourables, 760 ha sont en cultures permanentes et 175 correspondent à des surfaces toujours en herbe.

Les parcelles agricoles situées sur la commune de Castelsarrasin se situent principalement dans les secteurs Ouest et Nord. Ces espaces correspondent aux zones inondables, ce qui les a préservés de l'urbanisation.

L'agriculture de Castelsarrasin est majoritairement dominée par les **grandes cultures** : 82 % des SAU sont des parcelles labourables.

La commune présente également de nombreux vergers qui occupent une place non-négligeable dans l'activité économique locale.



Figure 111 : Terres agricoles sur la commune de Castelsarrasin



Figure 112 : L'activité arboricole à Castelsarrasin

✕ LES BOISEMENTS

La commune de Castelsarrasin compte **quelques zones boisées**, peu importantes par leur superficie. Elles sont essentiellement présentes au niveau des berges de la Garonne.

Ces boisements se composent principalement de **peupleraies** et de quelques mélanges de futaies de feuillus et de taillis. Au Nord-Ouest de la commune, quelques parcelles abritent également des futaies de conifères et des futaies de feuillus.

Faiblement représentée à Castelsarrasin, la préservation de ce type de végétation n'en est pas moins importante, notamment en bord de Garonne.

Les rives présentent des atouts écologiques importants en offrant un **corridor écologique** pour la faune et la flore. De plus, la présence de boisement dans ces espaces permet de réguler les écoulements d'eau et de protéger les berges. Ces derniers jouent également un rôle dans la qualité paysagère de la commune.

Toutefois, la présence de peupleraies liées à l'activité humaine de production, limite les effets bénéfiques de ces espaces.



Figure 113 : Peupleraie en bord de Garonne

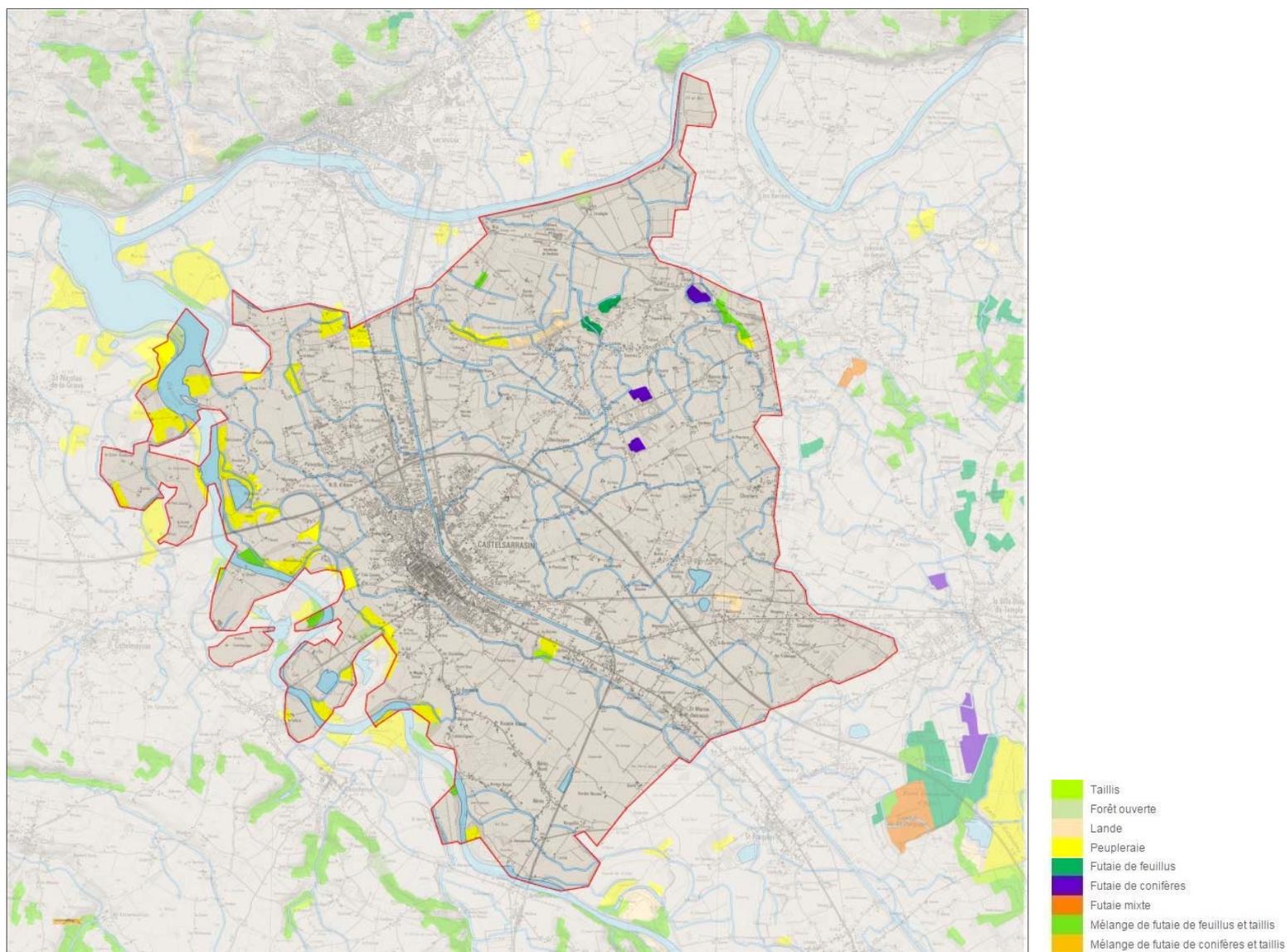


Figure 114 : Représentation des différents types de boisements sur la commune de Castelsarrasin

✕ **LES MILIEUX SENSIBLES**

Les deux cours d'eau, le Tarn et la Garonne, sont bordés par des **ripisylves continues plus ou moins denses**. Elles assurent plusieurs rôles : corridors biologiques boisés, zones tampon, filtration des polluants et stabilisation des berges.

Les milieux sensibles sur la commune sont protégés ou règlementés au travers des dispositifs suivants :

- Des Espaces Naturels Sensibles (ENS)
- Une zone Natura 2000
- Des Sites d'Intérêt Communautaire (SIC)
- Des Zones d'Intérêt Communautaires pour les Oiseaux (ZICO)
- Une zone de Protection Spéciale (ZPS)
- Une Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF)



Figure 115 : Haie bocagère

• **Les Espaces Naturels Sensibles**

Castelsarrasin compte un Espace Naturel Sensible (ENS) au Sud-Ouest de la commune. Ce zonage a pour objectif de préserver la qualité des sites, des paysages et des milieux naturels. Il s'agit des Lacs de Trescasses et Monestié ainsi que des berges de la Garonne.

- **La zone Natura 2000**

La commune de Castelsarrasin compte un site **Natura 2000** occupant 8 % de sa surface. Il s'agit des milieux naturels bordant la Garonne et le Tarn qui sont un **Site d'Intérêt Communautaire (SIC)** ou **Zone de Protection Spéciale (ZPS)**. Le DOCOB (Document d'Objectif) est en cours d'élaboration.

Ces espaces constituent des **corridors de biodiversité** importants, à préserver.

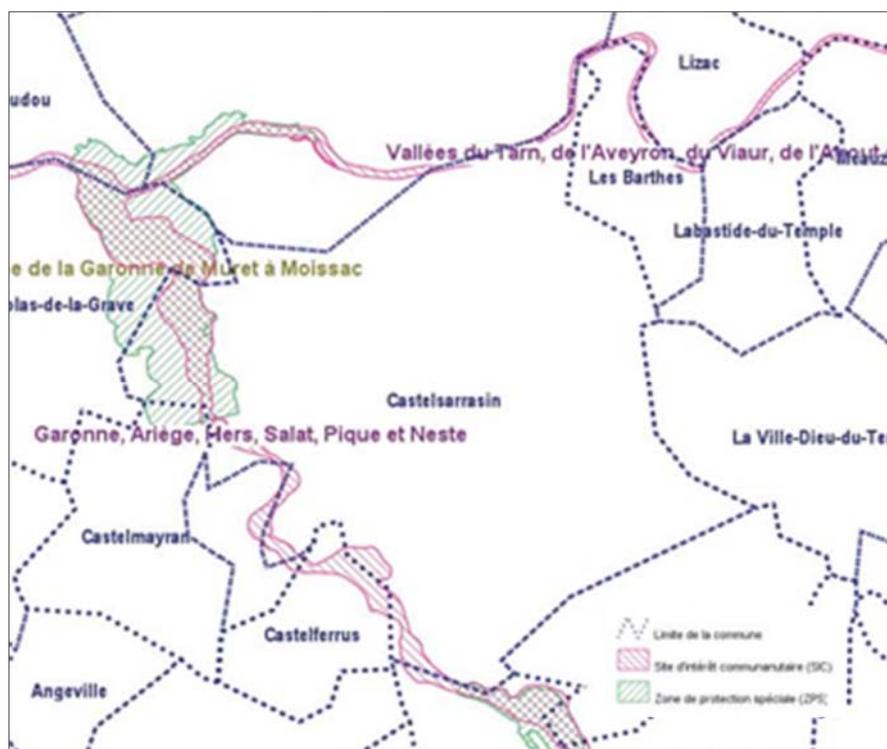


Figure 117 : Sites Natura 2000

- **Les Sites d'Intérêt Communautaire (SIC)**

Deux SIC sont répertoriés sur la commune.

1. La zone **Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste** (parue dans le JO le 20 juin 2009) s'étend sur trois départements et présente un grand intérêt du réseau hydrographique pour les poissons migrateurs (zones de frayères potentielles importantes pour le saumon en particulier qui fait l'objet d'alevinages réguliers et dont certains adultes atteignent déjà Foix sur l'Ariège et Carbonne sur la Garonne suite aux équipements en échelle à poissons des barrages sur le cours aval). Elle se compose d'eaux douces intérieures (41 %) et de forêts caducifoliées (26 %). Les intérêts particuliers concernent la partie large de la Garonne (écocomplexe comportant une diversité biologique remarquable) et la moyenne vallée de l'Hers qui comporte encore des zones intéressantes de ripisylves et autres zones humides liées au cours d'eau et qui abrite de petites populations relictuelles de Loutre et de Cistude d'Europe notamment. Ce site présente des vulnérabilités au niveau de l'extension des gravières ou des populecultures. Les objectifs de gestions sont de veiller au maintien de quantité et d'une qualité d'eau suffisante au bon fonctionnement de l'écosystème.



Figure 118 : Cistude d'Europe

Figure 119 : Loutre

2. La **Vallée du Tarn, de l'Aveyron, du Viaur, de l'Agout et du Girou** (parue dans le JO le 12 mai 2007) présente un intérêt particulier en ce qui concerne la diversité des habitats et des espèces. La couverture est principalement constituée de forêts caducifoliées (39 %), de forêts artificielles en monoculture (17 %), de landes, broussailles, recrus, maquis et garrigues (14 %) et d'eaux douces intérieures (14 %). Au niveau de Castelsarrasin ce secteur est une frayère potentielle du saumon de l'atlantique (*Salmo salar*), sur le Tarn, et l'Aveyron surtout. Le remplacement des habitats forestiers d'origine par des résineux exotiques et la qualité de l'eau à surveiller.

- **Les Zones d'Importances Communautaires pour les Oiseaux (ZICO)**

Trois ZICO sont répertoriées sur la commune et sont situées au niveau de la confluence et le long de la Garonne. Les milieux sont constitués de lac, cours d'eau, forêts alluviales, végétation ripicole, bosquets. Les espèces présentes sont essentiellement des Bihoreau gris et des oiseaux hivernants.



Figure 120 : Bihoreau gris

- **Zone de Protection Spéciale (ZPS)**

La **Vallée de la Garonne de Muret à Moissac** (arrêtée le 9 juin 2006) s'étend sur une superficie de 4 493 hectares dont 56 % sur le département du Tarn-et-Garonne. Le site se compose principalement d'eaux douces intérieures (28 %), de forêts caducifoliées (28 %) ainsi que d'autres terres incluant les zones urbanisées, industrielles et routes (16%).



Figure 121 : La Garonne vue depuis le Pont de Trescasses

- **Les ZNIEFF**

Le territoire communal compte sur sa commune **deux ZNIEFF de première et deuxième génération** (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique). Ces espaces ont toutefois des superficies très minimes.

- 1. ZNIEFF sur la Garonne : Village de St-Aignan et boisements riverains (La Garonne de Montréjeau jusqu'à Lamagistère)**

Le site se trouve dans le bassin versant de la Garonne en aval de Toulouse, sur un secteur où le fleuve a relativement bien conservé sa divagation naturelle mais également où l'espace est gagné par les cultures à fort rendement et l'urbanisation.

L'intérêt du site repose sur la présence d'une importante colonie de mise bas de chauves-souris (Murin à oreilles échanquées) dans le village de Saint-Aignan. Ce gîte est un des plus importants qui soit connu pour la reproduction de cette espèce dans la région.



Figure 122 : chauve-souris Murin à oreilles échanquées

Les boisements associés autour du village ont des zones potentielles de chasse ainsi que d'émancipation des jeunes. Cette espèce fréquente particulièrement les boisements rivulaires pour chasser ainsi que les haies et alignements d'arbres pour ses déplacements.

Les principales menaces sont l'altération et la disparition des terrains de chasse des chauves-souris (abattage de haies, conversion de boisements en cultures, arasement de la ripisylve, utilisation des pesticides) ainsi que la destruction directe du gîte.

- 2. ZNIEFF Basse vallée du Tarn**

Cette ZNIEFF se situe dans la basse vallée du Tarn. Elle est composée du lit mineur de la rivière (méandres, gravières...) et sa ripisylve, des portions d'affluents ainsi que des zones boisées et agricoles.

Les zones tranquilles des ripisylves peuvent être occupées par l'Aigrette garzette et le Bihoreau gris tandis que les zones abritant des roselières peuvent accueillir la Rousserolle turdoïde.



Figure 123 : Aigrette garzette



Figure 124 : Rousserolle turdoïde

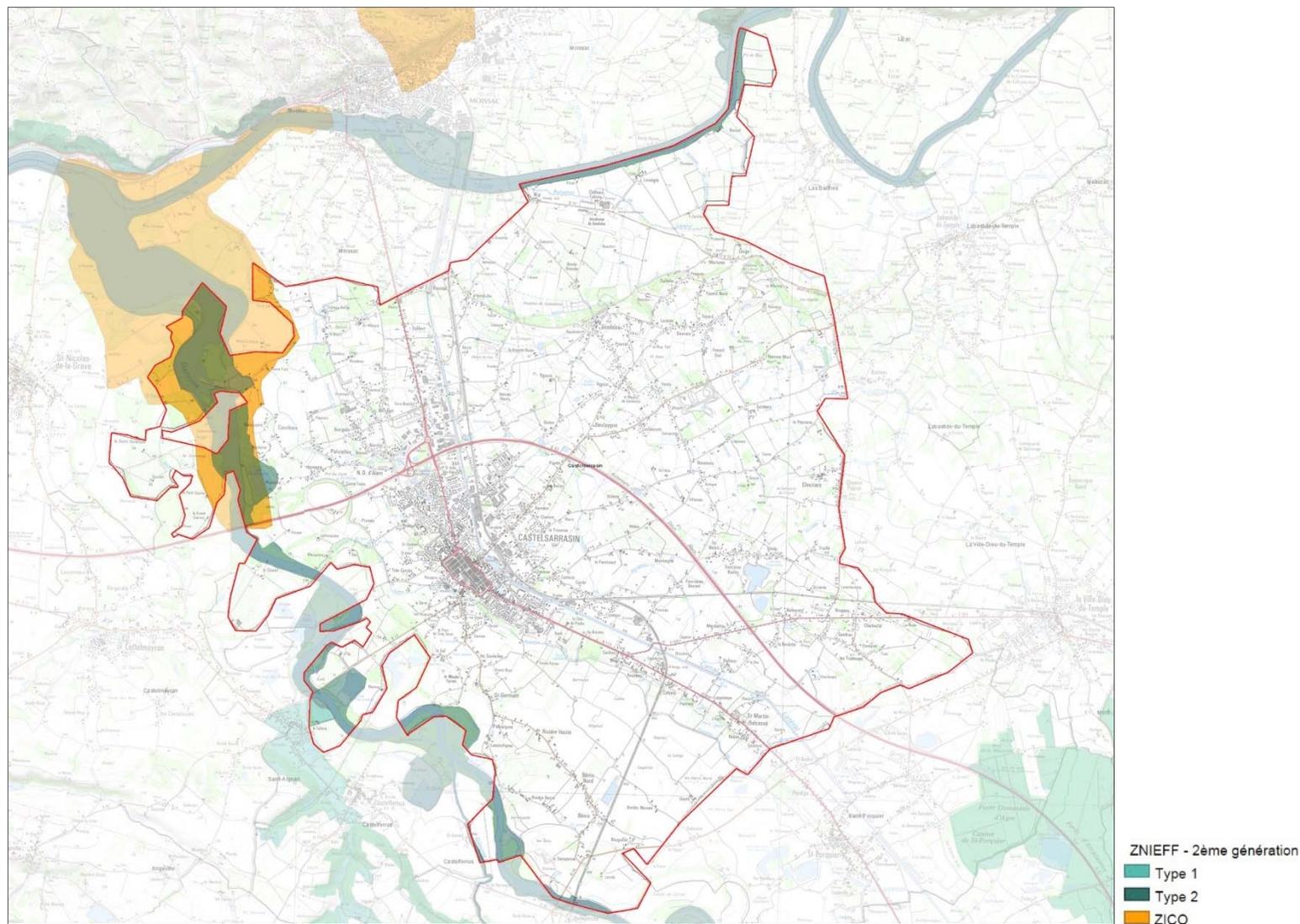


Figure 125 : ZNIEFF de type 1 et 2 et ZICO

- **Les autres zonages de protection**

Un **Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB)**, d'habitat naturel ou de site d'intérêt géologique « Cours de la Garonne, de l'Aveyron, du Viaur et du Tarn », s'applique à la commune de Castelsarrasin. Il a été créé le 1^{er} avril 1988 par décision préfectorale.

✕ **LE SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE**

Le **Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)** est un document régional qui identifie les réservoirs de biodiversité et les corridors qui les relie les uns aux autres. Il est issu de la démarche du Grenelle II de l'environnement de juillet 2010 (article 21).

Sur le territoire de Castelsarrasin, le SRCE de Midi-Pyrénées, approuvé le 19 décembre 2014 par la Région Midi-Pyrénées et arrêté dans les mêmes termes par le Préfet de région le 27 mars 2015, a identifié un corridor (sous-trame des milieux ouverts et semi-ouverts de plaine) ainsi que des points de conflits surfaciques et ponctuels.

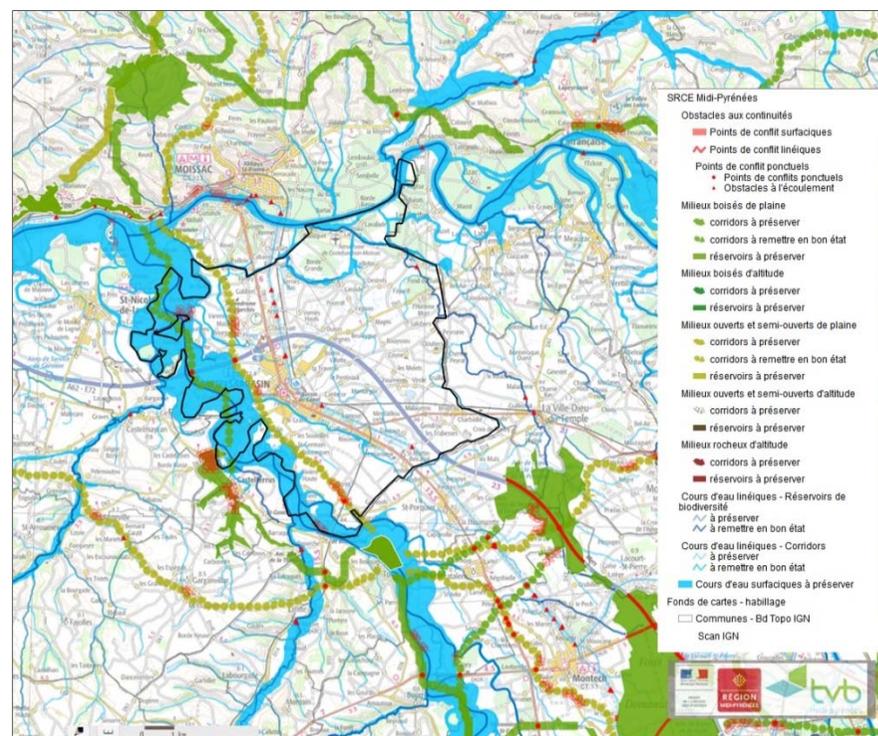


Figure 126 : SRCE sur la commune de Castelsarrasin

✕ LA TRAME VERTE ET BLEUE

La mise en place d'une trame verte et bleue doit s'appréhender au-delà des limites administratives de la commune afin de **préserv**er les **différentes continuités écologiques**.

La Trame verte et bleue est une mesure phare du Grenelle Environnement qui porte l'ambition d'enrayer le déclin de la biodiversité au travers de la préservation et de la restauration des continuités écologiques.

La Trame verte et bleue est un outil d'aménagement du territoire qui vise à (re)constituer un réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire national, pour permettre aux espèces animales et végétales, de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer... en d'autres termes, d'assurer leur survie, et permettre aux écosystèmes de continuer à rendre à l'homme leurs services.

Les continuités écologiques correspondent à l'ensemble des zones vitales (réservoirs de biodiversité) et des éléments (corridors écologiques) qui permettent à une population d'espèces de circuler et d'accéder aux zones vitales. La Trame verte et bleue est ainsi constituée des réservoirs de biodiversité et des corridors qui les relient.

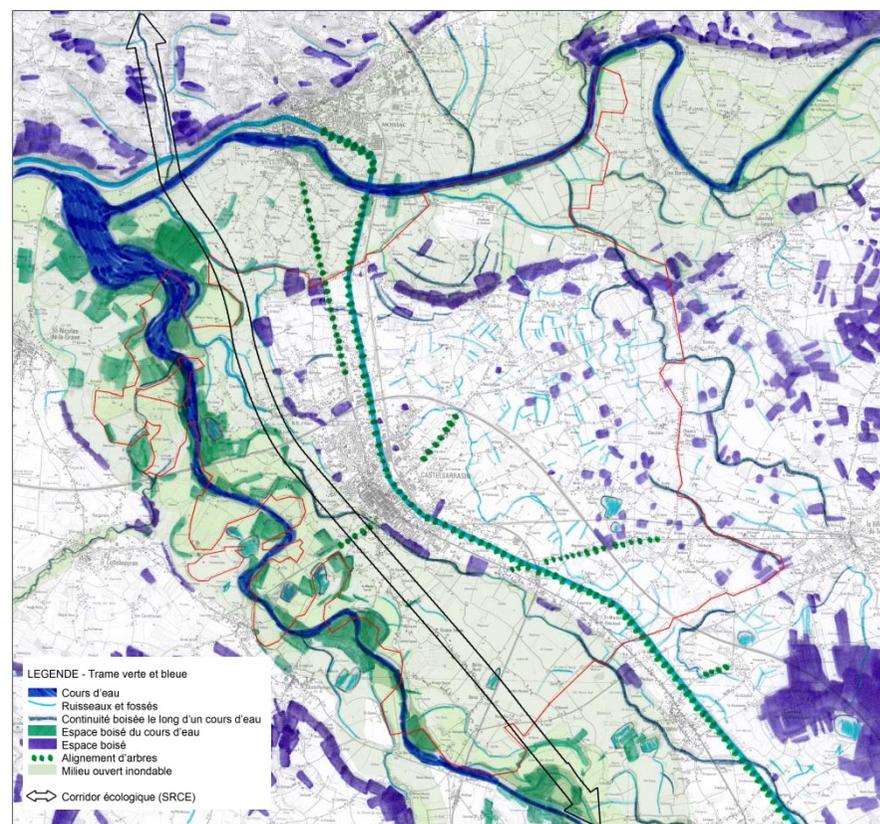


Figure 127 : La trame verte et trame bleue sur la commune de Castelsarrasin

9.3. LA MORPHOLOGIE URBAINE

La commune de Castelsarrasin est constituée de **différentes formes urbaines** sur l'ensemble de son territoire.

Pourtant son hétérogénéité n'est pas particulièrement caractérisée par des formes d'habitat très variées. Au contraire, elle présenterait plutôt un nivellement en hauteur assez homogène. La disparité de sa morphologie est plus à remarquer dans **l'étalement urbain et le mitage** qui se sont développés ces deux derniers siècles sur toute la commune.

Elles traduisent les époques successives qui ont dessiné à la ville actuelle. Les différentes temporalités, sociétés, les organisations politiques ou encore le dynamisme économique, ont chacun pu participer à la production **d'ensembles urbains variés** ayant des fonctions d'habitat, de commerce, de loisir... et permettant de répondre aux besoins de la population.

Nous regroupons dans 5 catégories de forme urbaine la constitution de Castelsarrasin :

- Le **centre ancien dense**, jusqu'au XIX^{ème} siècle
- Une **première couronne**, fin du XIX^{ème} siècle
- Les **friches industrielles**, entre de canal latéral et le chemin de fer
- Les **hameaux**
- L'**habitat diffus** des ensembles pavillonnaires, du XX^{ème} siècle à nos jours

Ces différentes formes urbaines jouent un rôle important dans l'organisation du territoire. Nous pouvons observer par le travail de cartographie que la cité, la ville s'est d'abord implantée en fonction d'un contexte hydrologique et topologique. Il semblerait qu'elle se soit implantée d'abord en promontoire sur la Garonne, dont le tracé n'a jamais cessé de varier au cours des siècles.

Est-elle la résultante d'une implantation romaine ? Du regroupement des populations des oppidums alentours suite à la colonisation ? Est-elle devenue ensuite une place forte ?

Quoiqu'il en soit son organisation est la résultante d'implantations historiques jusqu'au XIX^{ème} siècle. Puis avec l'arrivée de l'automobile au siècle dernier, elle se caractérise plus par un éclatement que par un regroupement.

✕ **TOPONYMIE**

La première trace trouvée de l'existence de Castelsarrasin remonte à l'an 961 où le nom *Castel Sarracenum*, indiquerait « le château construit à la manière des Sarrasins ». Le nom remonterait au temps de la présence des sarrasins dans la Narbonnaise. Cette année-là, Raymond II, comte de Rouergue, donne par testament à l'abbaye de Moissac l'église Saint-Sauveur (nom toujours actuel de l'église de la ville - voir photo) et ses terres attenantes.

Pendant la Révolution française la ville fut appelée Mont-Sarrasin. Le nom de la commune est parfois orthographié *Castelsarrazin*. En occitan, le nom est *Los Sarrasins*.

✘ **LES CONSTRUCTIONS DU MOYEN AGE AU XIX^{EME} SIECLE**

Au XIV^{ème} siècle, à l'approche de la guerre de Cent Ans, Castelsarrasin prend l'allure d'une ville fortifiée, cernée par des fossés, des murs et une douzaine de tours imposantes dont quatre d'entre elles servent de portes d'entrée dans la ville :

- La porte Garonne à l'Ouest (emplacement actuel de la place de Garonne)
- La porte Moissagaise ou porte Saint-Jean au Nord (à l'extrémité de la rue Paul-Descazeaux)
- La porte d'Agre à l'Est (place des Belges)
- La porte toulousaine ou porte Saint-Louis au Sud (place Omer-Sarraut)

L'ensemble est terminé en 1350. Il fut complété en 1580 d'une cinquième ouverture, la porte Saint-Michel (dans l'axe de la rue de la justice aujourd'hui).

A la fin du XVIII^{ème} siècle, la ville passe de l'autre côté des remparts. Les fossés étaient alors comblés et les murailles abattues ainsi que les tours restantes du château. Seules demeuraient les portes d'Agre et de Garonne qui furent démolies en 1844.

Le système de défense devenant obsolète et les matériaux constituant les remparts ont apporté autant de réemploi possible pour construire cette première extension de la ville.



Figure 128 : Découvrir Castelsarrasin, Philippe Ploquin et Françoise Peuriot, édition CED, Négrepelisse (82), 2012 – p14 - Plan du centre ancien avec sa ceinture de remparts et marqué en rouge les vestiges encore visibles aujourd'hui.

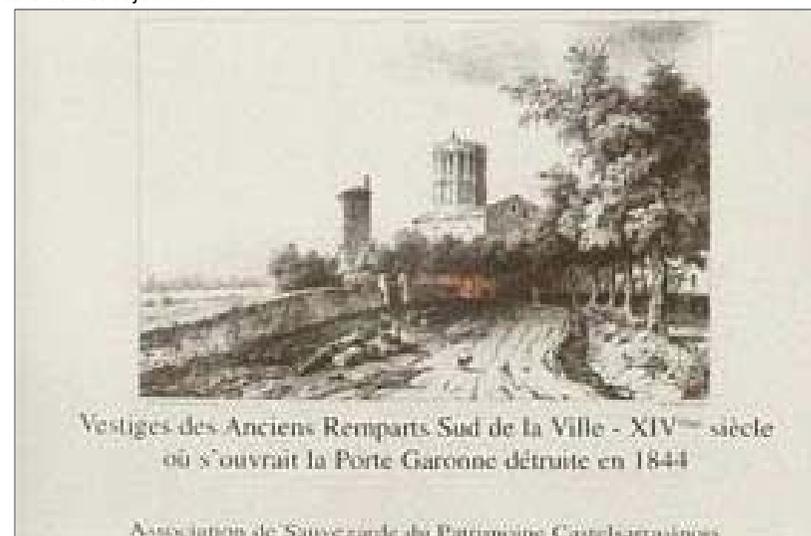


Figure 129 : Découvrir Castelsarrasin, Philippe Ploquin et Françoise Peuriot, édition CED, Négrepelisse (82), 2012 – p14 - Vestiges des remparts Sud de la ville avec en fond l'église Saint-Sauveur

× L'AGGLOMERATION DE CASTELSARRASIN

Quelques définitions :

Agglomération, subst. fém.

Action d'agglomérer, de s'agglomérer ; résultat de cette action.

ADMIN., Groupement de maisons d'habitation contiguës ou très voisines, bordant une voie publique ou s'en approchant et possédant une vie propre.

Ville, subst. fém.

Agglomération relativement importante dont les habitants ont des activités professionnelles diversifiées, notamment dans le secteur tertiaire. Synonyme : agglomération urbaine, cité. Belle, nouvelle ville ; ville maritime, industrielle, portuaire, touristique ; ville de province ; centre, cœur, faubourg, quartier de la ville ; habiter la ville ; habiter, travailler, vivre à la/en ville.



Figure 130 : Castelsarrasin vue du ciel depuis son angle Nord vers le Sud, au premier plan le canal latéral avec sur sa rive droite une friche industriel et sur sa rive gauche les ensembles pavillonnaires.

En 1850, la ville de Castelsarrasin compte 7 000 habitants. Elle se développe en particulier grâce à l'arrivée du chemin de fer, puis de « l'usine ». En 1875, une caserne est construite ; la ville a encore aujourd'hui son régiment qui contribue largement à son dynamisme.

La ville a une importante histoire industrielle : atelier monétaire en 1914 et de 1943 à 1946, elle possédera ensuite un grand établissement métallurgique. Son activité industrielle s'est prolongée jusqu'à ce jour.

Le canal de Garonne, également nommé canal latéral, a pour nom officiel canal latéral à la Garonne 3. C'est un canal français de petit gabarit datant du XIX^{ème} siècle qui relie Toulouse à Castets-en-Dorthe (Gironde) près de Bordeaux. Il est l'indispensable prolongement du canal du Midi qui relie Toulouse à la Méditerranée. L'ensemble forme le canal des deux mers entre la mer Méditerranée et l'océan Atlantique.

Le canal de Garonne possède aussi des liaisons avec :

- Le Tarn, par le canal de Montech, long de 11 km et comportant 10 écluses,
- La Baïse,
- Le Lot, par l'intermédiaire de la descente en Baïse de Buzet et un parcours de 4 km en Garonne.

Le canal est alimenté en eau par deux prises d'eau dans la Garonne :

- Le canal de Brienne à Toulouse,
- La rigole de Laboulbène, à Agen (souterraine).

Exceptées les cinq écluses de Montech doublées par la pente d'eau de même nom (1974), toutes les écluses ont une longueur de 40,5 m pour une largeur de 6 m. Les écluses de Montech ont gardé l'ancien gabarit de 30 m.

Quatre-vingt-trois ponts franchissent le canal. Ils furent tous reconstruits en 1933 pour les adapter à la circulation moderne.

Le canal latéral, tout comme en son temps le canal du midi, était une liaison économique pour relier la méditerranée à l'atlantique, avant de devenir une attraction touristique.

L'agglomération de Castelsarrasin continue de s'étirer entre le cours de la Garonne et le Canal Latéral.

✕ LE CENTRE ANCIEN - CENTRE-VILLE

Le centre ancien de la ville présente des rues parallèles et perpendiculaires entre elles et il est délimité par les vestiges des anciens remparts.

Rappels :

Les villes romaines ont été créées par les Romains dans tous les territoires qu'ils ont conquis au cours de leur histoire. Ces villes, à l'image de Rome, la capitale, sont des centres politiques, administratifs et religieux. On retrouve dans toutes ces villes des bâtiments d'usages identiques, dont l'aspect ne diffère qu'en fonction des possibilités techniques et financières locales.

*Les villes créées par les Romains ont un **plan quadrillé**. Les deux axes principaux sont le **cardo** et le **décumanus**. Ils se croisent perpendiculairement près du centre de la ville. Les autres rues sont parallèles à ces deux axes. Au croisement de ces axes se trouve le **forum**, centre de la cité. Il comporte des bâtiments de type basilique qui servent alternativement pour le commerce, la justice, les réunions publiques. Le plan dérive souvent du plan du **camp militaire** que les légions romaines édifiaient pour se protéger la nuit lors de leurs déplacements quotidiens. Ces camps devenus fixes ont donné naissance à des villes romaines comme Timagad ou Florence, ou encore Toulouse.*



Figure 131 : Centre ancien dense

Une bastide (de l'occitan *bastida*) est le nom désignant trois à cinq cents villes neuves, fondées majoritairement dans le sud-ouest de la France entre 1222 et 1373, réparties sur 14 départements. Entre la croisade des Albigeois et la guerre de Cent Ans, ces fondations répondent à un certain nombre de caractéristiques communes d'ordre politique, économique et architectural, correspondant à un essor urbain exceptionnel en Europe à cette époque-ci. Les bastides sont à la fois la constitution d'un pouvoir politique et économique local et démocratique (avec un consulat, un marché, des foires, des poids et mesures, une milice), à la fois l'institution d'un plan d'urbanisme avec son règlement, dont la réalisation se fera pendant plusieurs siècles.

On peut citer, parmi les bastides les plus caractéristiques ou les mieux conservées du point de vue architectural, celles de Monflanquin, Monpazier, Grenade, Mirande ou bien encore Libourne et la ville basse de Carcassonne.

Bien que Castelsarrasin ne semble pas être spécifiquement une ville romaine ni une bastide, elle peut aussi entendre une formation dès l'époque Romaine (concomitante avec Toulouse, époque Augustéenne) et le hameau de Gandalou, qui était initialement un oppidum qui se trouvait à cet endroit sur environ 6 hectares, prit le nom de Castel Wandalors en 961. Nous reviendrons plus loin sur ce regroupement d'habitats.

Le tracé perpendiculaire des rues de la vieille ville est ici caractéristique et on peut se référer au plan sommaire de la ville correspondant à l'état des lieux au XIV^{ème} siècle.

Le canal latéral longe la cité à l'Est et jadis l'ancien lit de la Garonne (actuellement le ruisseau du Sauguinec) passait à l'Ouest (ici : sous le boulevard du 22 septembre 1792). A cet endroit, étaient établis les quartiers du port qui devaient régulièrement changer d'emplacement en fonction des caprices des crues.

A l'échelle de la ville :

La voirie présente dans la centre ancien une structure caractéristique : tour de ville avec les entrées toujours identifiables suivant les axes majeurs Nord-Ouest vers Moissac, Sud-Ouest en descendant vers la Garonne, Nord-Est aujourd'hui débouchant sur le canal latéral, et Sud-est vers Toulouse par une voie parallèle à ce même canal. Des rues alors plus étroites permettent de rentrer dans le centre ville et d'accès au place, tel celle de la Liberté, aux commerces et aux services.

A l'échelle de l'ilot :

Le centre ancien présente un tissu dense. Les îlots bâtis sont nettement délimités et identifiables par les voies de circulation. La bâti définit l'espace public. Il fait la rue.

A l'échelle de la parcelle :

En frontalité, à l'alignement sur voie, le bâti peut occuper quasiment toute la parcelle. Des cours intérieures peuvent être appréciées et offrir alors quelques respirations.

D'une hauteur modérée, le centre ville est homogène. Les hauteurs remarquables sont celles des bâtiments et édifices officiels et religieux.

Les actions menées :

Un dispositif « Opération façade » propose une aide financière plafonnée aux habitants du centre-ville pour la réhabilitation des façades donnant sur rue. La municipalité souhaite renforcer la communication autour de cette action afin d'en accentuer les effets.

✕ LA PREMIERE COURONNE

Comme évoqué ci-dessus, le franchissement de la ville de Castelsarrasin au-delà des remparts et leur disparition est contemporaine de l'arrivée du canal latéral puis du chemin de fer, le canal latéral devenant obsolète avec l'avènement du train qui permettait alors de transporter plus rapidement et en plus grande quantité les hommes et leur marchandise.

A l'échelle de la ville :

La première couronne se trouve tout de suite de l'autre côté des anciens remparts. Elle s'est principalement développée entre le centre ancien et le canal latéral, et aux entrées de la ville d'alors.

Déjà elle ne reprend pas la structuration du tissu ancien. Les voies d'accès sont plus larges.



Figure 132 : Première couronne au-delà des boulevards

A l'échelle de l'îlot :

Moins dense, les îlots sont plus disparates et moins tenus. Malgré tout, le bâti marque encore l'espace public par sa façade principale.

A l'échelle de la parcelle :

Les parcelles peuvent présenter un double accès depuis la rue et en fond pour un accès plus de service.

↳ Le canal latéral et le port Jaques-Yves Cousteau

A environ 200 m du centre-ville, le canal latéral à la Garonne héberge le port JY Cousteau. Celui-ci dispose d'environ 40 emplacements louables à l'année. En 2014, le port a compté 1 501 unités d'amarrage. Jouxant le port, le chantier fluvial de Castelsarrasin possède une situation géographique intéressante à égale distance des deux autres sites d'Agen et de Toulouse.

↳ La caserne Banel

Enfin, depuis 1971 la ville est le siège du 3^{ème} régiment du génie (RG) de l'Armée de Terre. Antérieurement et depuis 1949, stationnait à la Caserne Banel le 17^{ème} régiment du génie aéroporté (RGAP), aujourd'hui à Montauban sous l'appellation 17^{ème} régiment du génie parachutiste (RGP).

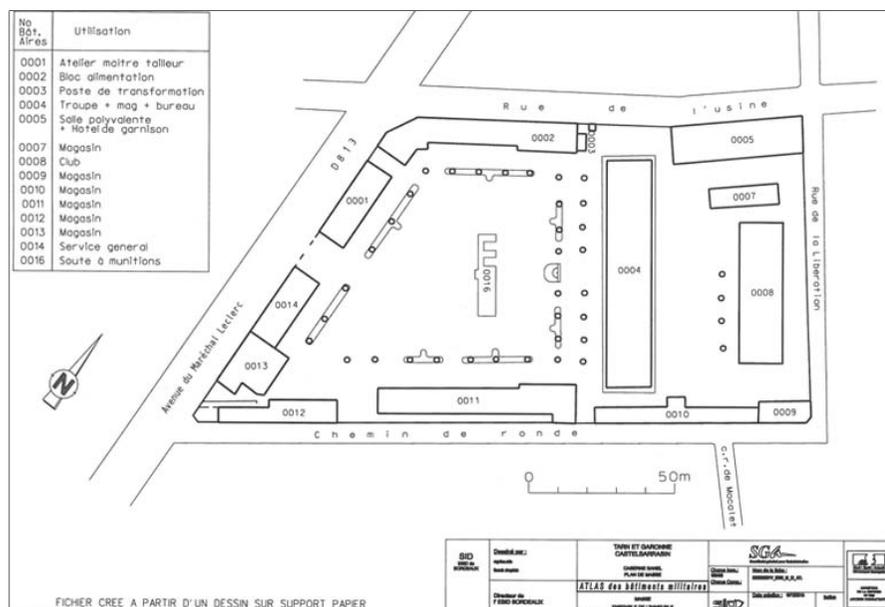


Figure 133 : Plan schématique de la caserne Banel aujourd'hui.

A l'échelle de la ville :

Implantée en entrée de ville, en son temps à l'extérieur, au-delà du centre ancien, la caserne Banel présente un potentiel foncier intéressant. Elle est proche du centre ancien et des accès routiers majeur, l'autoroute.

A l'échelle de l'îlot :

Elle forme à elle seule un îlot. Elle est bordée par la rue de l'usine, le chemin de la libération et le chemin de ronde. La rue de la Libération est légèrement en contre bas. Son seul accès se trouve sur l'avenue du Maréchal Leclerc, la départementale D 813.

A l'échelle de la parcelle :

Sa place d'arme se trouve au pied du bâtiment principal, orientée Sud-Ouest. Elle est bordée d'arbres sur son pourtour. L'ensemble des bâtiments annexes : ateliers, magasins, et autres salles se répartit sur chacune de ses limites.



Figure 134 : Vue de l'entrée de la caserne Banel au début du XXème siècle.



Figure 135 : Vue de l'entrée de la caserne Banel aujourd'hui au début du XXIème siècle.

✘ **LE CHEMIN DE FER ET LES FRICHES INDUSTRIELLES ENTRE LE CANAL**

Sur le plan ferroviaire, la ville possède une liaison de fret avec Beaumont-de-Lomagne par le biais de la ligne de Castelsarrasin à Beaumont-de-Lomagne. Autrefois utilisée pour le transport de voyageurs, la ligne n'est désormais utilisée que pour du transport de céréales et d'essence pour la zone militaire de ravitaillement et de stockage du service des essences de l'Armée.

La Gare de Castelsarrasin, rénovée en 2011, accueille un nombre régulier de trains et de voyageurs.

La ligne LGV Bordeaux-Toulouse traversera l'extrémité sud de Castelsarrasin, dans les quartiers résidentiels de Bénis et Saint Martin Belcassé.

A l'échelle de la ville :

Les premières friches industrielles se sont implantées à proximité des points de dessertes par le canal puis par le chemin de fer. Aujourd'hui, se pose la résolution de pouvoir maintenir une activité économique industrielle proche de la ville. Leur desserte par les voies d'accès doit aussi être étudiée suivant un plan global de circulation.

A l'échelle de l'ilot :

Constituées de grandes parcelles, elles offrent des espaces libres généreux et surtout pratique pour la manœuvre des engins. Leur reconversion, lorsque l'activité industrielle vient à se délocaliser, peut se poser mais elle impliquera sans doute des dépollutions nécessaires pour rendre les sols propres à l'implantation de logements.

A l'échelle de la parcelle :

Les grands hangars et autres locaux administratifs ne présente pas à première vue d'intérêt particulier. Placés au milieu des parcelles, ils doivent être accessibles sur chacune de leur façade bien que nous puissions identifier une façade principale d'accès et d'enseigne.

✘ **LES ENTREES DE VILLES**

↳ **L'hippodrome de Marchès**

Une large zone industrielle et commerciale s'étend sur la rive gauche du canal latéral et des résidences pavillonnaires ont investi toute la partie nord en direction du cours du Tarn jusqu'au parc de Clairefont qui les isole de l'autoroute.

L'hippodrome de Marches a été établi sur une propriété ayant appartenu, au XIV^{ème} siècle, à Aymeric de Marches. En 1910, la société hippique de la ville réclame l'installation, sur l'hippodrome, de tribunes permanentes dont la municipalité de Castelsarrasin décide la construction en octobre 1913. Débutée en mars 1914, l'édification des tribunes en maçonnerie s'achève en fin juin.

L'hippodrome occupe une situation géographique excentrée par rapport à la ville, au Nord-Ouest. Il se trouve aujourd'hui coincé entre une zone de commerces et d'industrie qui s'est développée proche de l'échangeur de l'autoroute et d'une zone d'habitat individuel isolé.

↳ **Le parc de Clairefont**

Aux portes de la ville, le parc de Clairefont offre, sur une surface de près de 7 hectares, un lieu de repos et de détente. L'aménagement de cet espace vert a été décidé après les années 70 pour assurer une zone tampon entre l'échangeur de l'autoroute et les quartiers proches de la ville.

↳ **La vallée de la Garonne à l'Ouest de Castelsarrasin**

La Garonne, célèbre pour ses débordements (aigats ou aygats en occitan), a continué jusqu'au milieu du XX^{ème} siècle à changer de trajectoire. Ses crues ont pu causer de graves préjudices aux populations installées sur les terres fertiles proches, les alluvions. Les ports qui permettaient les échanges tout le long du fleuve, devaient sans cesse être transférés en différents lieux selon les caprices de l'eau.

En 1345, la Garonne passait au pied de la terrasse de Saint-Sauveur et du

château mais, après une inondation mémorable en cette même année qui fut baptisée Annado de l'Ay gat, son cours ne cessa de changer d'emplacement. Au XVIII^{ème} siècle, des crues catastrophiques causèrent des dégâts considérables et, plus récemment, Castelsarrasin fut le théâtre d'aigats dramatiques en 1875 et 1930.

A part quelques maisons construites le long de la D45, le bâti s'est moins développé sur ce flanc Sud-Ouest de la commune de Castelsarrasin ; quartier de Bénis.

✱ **LES HAMEAUX**

Dans les vallées et sur les terrasses, le sable et l'argile sont les matériaux de base utilisés pour la construction. Ainsi, sur la commune de Castelsarrasin, on trouve un habitat essentiellement constitué de briques crues (adobes) ou cuites foraines, parfois utilisées en alternance... Les façades étaient traditionnellement protégées par un enduit à la chaux.

↳ **Notre-Dame d'Alem**

Sur ce site, on a découvert les vestiges d'une *villa*, exploitation agricole de l'époque gallo-romaine. La chapelle est mentionnée, dès 1210, sous le nom de sainte-Marie d'Aelim et, 1313, sous le vocable de Sainte-Marie de Lemm.

En 1655, Notre-Dame d'Alem devint annexe de la paroisse Saint-Jean et, en 1793, elle fut pillée et rasée. Elle fut entièrement reconstruite au début du XIX^{ème} siècle aux frais de Roch Alexandre Galatoire d'Espagne qui, s'inspirant du vœu de sancerre, jura de la restaurer s'il échappait à la guillotine alors qu'il était arrêté pendant la terreur.

↳ **Gandalou**

Saccagé par les vandales, l'oppidum qui se trouvait à cet endroit sur environ 6 hectares, prit le nom de Castel Wandalors en 961, puis Castel Wandalorum en 1063 pour aboutir à Gandalou à partir de 1126.

Les origines de cette butte demeurent floues et une occupation antique n'a

été révélée que par des vestiges déjà vieux de plus d'un siècle et demi. Entièrement construite en briques, l'église paroissiale Notre-Dame de la Visitation est classée aux Monuments Historiques depuis 1987.

Probablement édifiée au XIV^{ème} siècle, elle fut consacrée au XV^{ème} siècle mais au siècle suivant, elle perdit sa voûte. Elle fut restaurée par l'Abbaye de Moissac à la fin du XVII^{ème} siècle et le plafond de la nef refait au XIX^{ème} siècle.

En 1935, une équipe d'amateurs dévoués autour d'Henri Crestia crée le premier aéro-club au lieu-dit Gandalou et c'est en 1945 que les municipalités de Moissac et de Castelsarrasin décident de mettre en place un syndicat pour la construction de l'aérodrome.

↳ **Les Cloutiers**

Entre Castelsarrasin et La Ville-Dieu du Temple, le hameau des cloutiers doit avoir une origine aussi ancienne que ceux évoqués ci-dessus. Nous avons remarqué la présence de vieilles bâtisses, de restes sans doute liés à une ancienne église ou chapelle...

Les hameaux de Gandalou et des cloutiers comptent chacun une école.

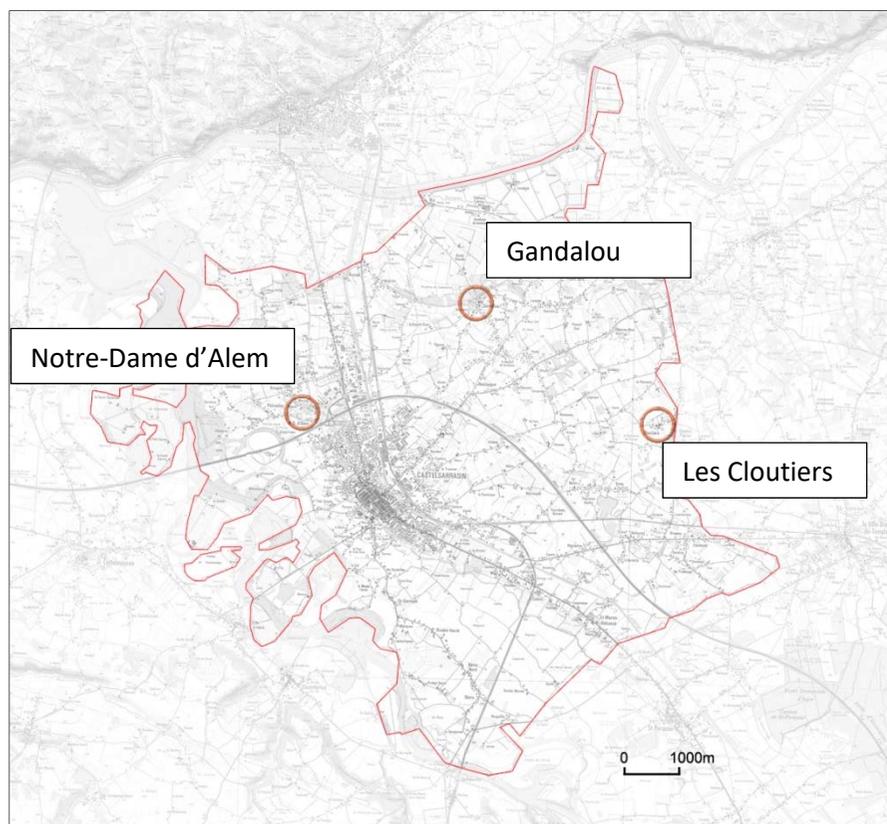


Figure 136 : Localisation des hameaux



Figure 137 : Vide grenier à l'école des Cloutiers, Castelsarrasin.

✕ **L'HABITAT DIFFUS DES ENSEMBLES PAVILLONNAIRES, DU XX^{EME} SIECLE A NOS JOURS**

• **L'urbanisation pavillonnaire**

A partir des années 1970, la société connaît un engouement pour le modèle de **la maison individuelle**. L'augmentation du taux de motorisation des ménages favorise cette tendance qui se retrouve sur l'ensemble du territoire français.

Sur la commune de Castelsarrasin, cette dynamique se traduit dans un premier temps par un accroissement de l'habitat autour de la ville ancienne et des hameaux. Mais au fil du temps, l'implantation se fait de moins en moins ordonnée et participe au mitage de la commune.

De plus, ce type d'habitat est très consommateur d'espace et augmente la dépendance à la voiture. Deux formes urbaines peuvent alors être identifiées : d'une part un tissu moyennement dense avec des raccordements à différents réseaux viaires et d'autre part, des lotissements isolés (desservis par une raquette ou une impasse).



Figure 138 : Quartier pavillonnaire

✕ **Un tissu structuré autour d'une trame viaire traversante**

A l'échelle de la ville :

L'organisation de la voirie est hiérarchisée : le quartier est encadré par des boulevards, voirie primaire, puis irrigué par des voies de desserte du quartier pour conduire sur des rues plus étroites desservant les parcelles. La trame viaire est majoritairement traversante et permet une intégration homogène de l'îlot aux ensembles alentours. Des équipements publics peuvent venir s'implanter en cœur de quartier.

A l'échelle de l'îlot :

L'îlot est rectangulaire, étroit et allongé avec deux rangées de parcelles plutôt régulières. Le parcellaire dépend de l'aménagement programmé. Il se structure en majorité par division en lots de petite taille, souvent de forme carrée, mais les subdivisions parcellaires récentes entraînent une densification des quartiers et un parcellaire plus étroite et longiligne.

A l'échelle de la parcelle :

Les pavillons sont en retrait de la rue et alignés. Dans les jardins de taille réduite sont installés de nombreuses dépendances qui parfois deviennent de véritables habitations.

✕ **Des lotissements isolés, en raquette ou en impasse**

A l'échelle de la ville :

L'organisation de la voirie est ici aussi hiérarchisée : le quartier est encadré par des voies à fort trafic (voirie primaire) puis irrigué par des voies de desserte du quartier. La trame viaire est non traversante, en impasse ou en raquette. Cette organisation des voies répond à une logique de rentabilité. Les quartiers forment des ensembles urbains fermés sur eux-mêmes qui se retrouvent isolés du tissu urbain environnant. Les espaces publics résultant

de ces formes sont peu importants et généralement dédiés à l'automobile : parkings ou zones de retournement.

A l'échelle de l'îlot :

Les îlots sont fermés ou semi-ouverts : ils sont parfois traversés par des cheminements piétonniers. Leurs formes sont variables et dépendent de la programmation établie qui diffère selon le quartier. De même pour le parcellaire ; elles peuvent-êtr être très étroites, en long ou bien de forme plus ramassée, rectangulaire voire carrée. Le parcellaire est homogène : la majorité des parcelles a une base rectangulaire et s'adapte à celle de l'îlot.

A l'échelle de la parcelle l'implantation du bâti :

Les pavillons sont en retrait de la rue mais restent relativement alignés pour la plupart. Le tissu qui en résulte est discontinu.

L'architecture de ces zones est éclectique et dépend notamment du mode d'aménagement :

- Les lotissements programmés sont souvent rythmés par un bâti identique sur tout le quartier ;
- Les zones construites à la parcelle n'ont aucune homogénéité architecturale si ce n'est la réglementation (enduit, hauteurs...) imposée par le POS.

↪ Mixité de l'habitat

Certains îlots regroupent différents types d'habitat générant des **formes hétérogènes et mixtes**. On distingue sur un même quartier, de l'habitat pavillonnaire, des « tours », de petits collectifs et de l'habitat individuel issu d'une urbanisation linéaire noyé dans le tissu urbain général.

Ces formes sont moins compréhensibles et se détachent difficilement dans le paysage urbain. Elles sont néanmoins un lieu de rencontres et de mixité

sociale. Certaines parcelles sont encore libres de construction et constituent des « dents creuses », opportunités foncières à exploiter.

D'autre part, s'il existe une mixité en terme de type d'habitat, peu de quartiers présentent une mixité fonctionnelle. Il est essentiel d'étendre le réseau des commerces de proximité aux quartiers en marge du centre ville afin de limiter la dépendance des habitants à leur automobile.



Figure 139 : Ensemble de petits collectifs



Figure 140 : Exemple d'habitat en bande

- **L'habitat diffus**

Un tissu urbain dense constitue le centre-ville au niveau historique de la ville. Au-delà, se sont installés au fil des années de nombreux quartiers pavillonnaires qui ont participé à l'étalement urbain.

Le long des principaux axes de communication des habitations sont venues segmenter les paysages agricoles.

Sur une grande partie du territoire de Castelsarrasin, l'habitat est diffus. On distingue des constructions en bord de voies qui se développent par mitage le long des axes routiers ; des hameaux qui s'accroissent de manière assez décousue.



Figure 141 : Exemple d'habitat diffus sur la commune de Castelsarrasin

✘ POURSUITE DES ETUDES

Il semblerait intéressant de pouvoir regrouper les développements possibles de Castelsarrasin ; tout en ayant pu identifier au préalable les zones, quartiers, et hameaux prioritaires. En effet, il nous apparaît que le développement anarchique de la ville ces dernières décennies n'a pas permis aux infrastructures d'absorber et de sécuriser les dessertes et les accès. Ainsi :

- ↳ Concernant le hameau de Brugeau, la RD958 y présente un caractère accidentogène. De nombreux accès privés donnent directement sur cet axe très passant. Cette route qui permet de rejoindre Montauban est très fréquentée, notamment lors des migrations pendulaires.
- ↳ Concernant le hameau de Gandalou, il est mis en évidence une urbanisation bien au-delà du hameau initial qui, aujourd'hui, pose des problèmes quant à la demande de services de la part des habitants (ramassage scolaire). Le développement futur des constructions dans ce quartier sera à étudier notamment en fonction des voiries existantes et du trafic généré par les nouvelles opérations.

Le développement de la ville devrait se poursuivre pour éviter maintenant l'étalement urbain et le mitage des espaces cultivés ou naturelles.

Peut-être serait-il possible de densifier certaines zones proches du centre ancien et de requalifier les axes structurant qui maillent la commune ?