

DIAG 2

# scot

grande agglomération  
toulousaine

schéma de cohérence territoriale

*Critoniscus*



*Vicia faba L.*

Construire ensemble notre territoire

## Rapport de présentation Diagnostic

approuvé le 16 mars 2012 par le Comité Syndical du Smeat  
complété le 15 juin 2012

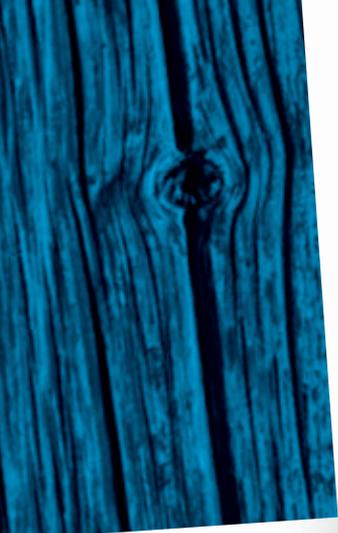
**smeat**  
[www.scot-toulouse.org](http://www.scot-toulouse.org)



# Rapport de présentation Diagnostic

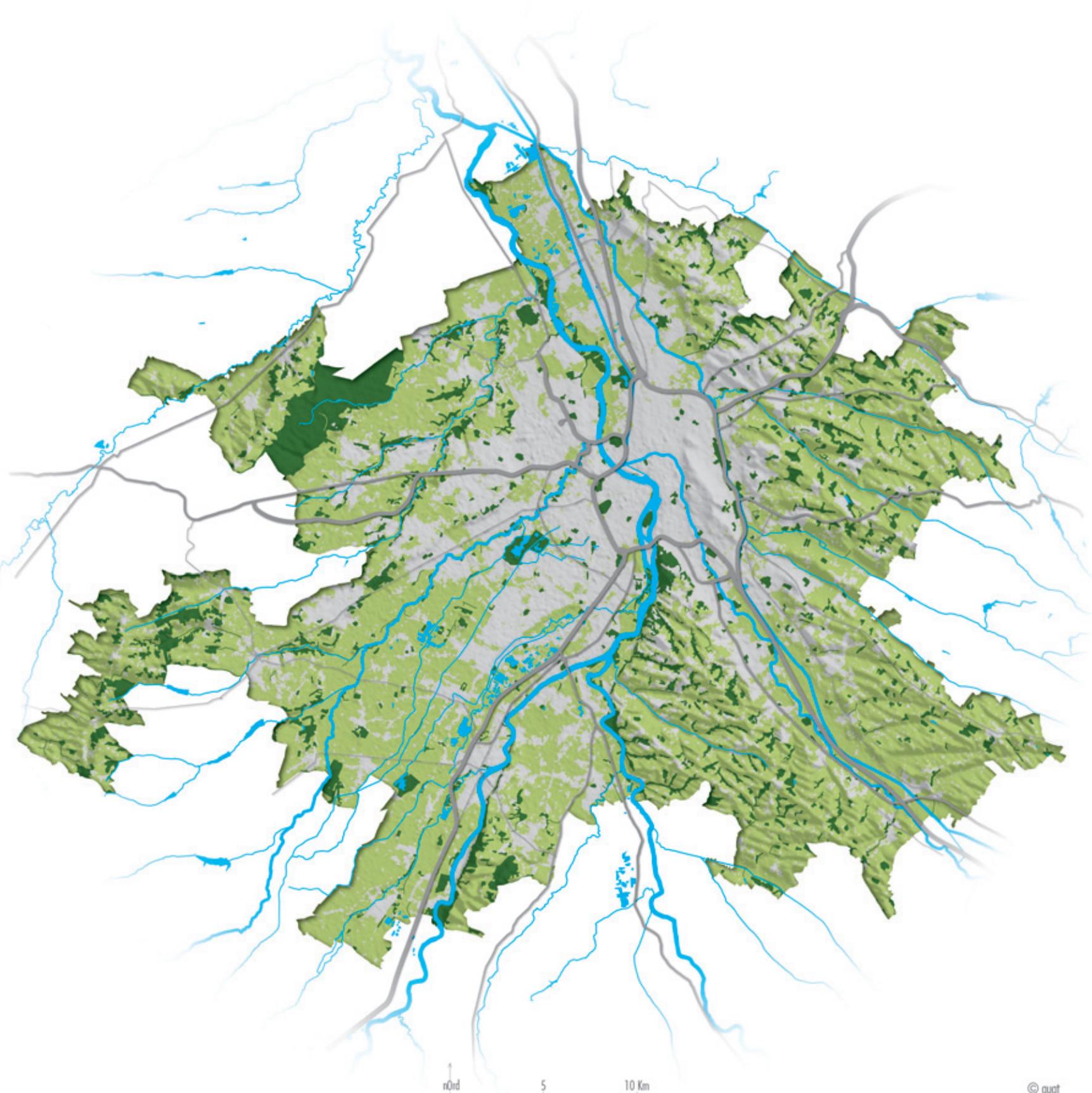
approuvé le 16 mars 2012 par le Comité Syndical du Smeat  
complété le 15 juin 2012





# Sommaire

5	PRÉAMBULE
7	PREMIÈRE PARTIE : L'histoire d'un projet de territoire aux différentes échelles
9	La relance de la planification stratégique en France
9	Des SCoT pour organiser le développement des aires urbaines dans un souci de durabilité et de cohérence des politiques publiques
11	Pourquoi un nouvel exercice de planification ?
12	La responsabilité particulière du SMEAT vis-à-vis des autres territoires de coopération
14	La démarche toulousaine : méthode et organisation
16	DEUXIÈME PARTIE : Des engagements forts de la charte InterSCoT pour la Grande Agglomération Toulousaine
18	Les apports de la prospective
19	Un territoire inscrit au cœur d'échelles spatiales plus larges
21	Un modèle de développement pour l'aire urbaine de Toulouse
22	Des hypothèses d'accueil démographique pour 2030
23	Les besoins à prendre en compte pour un projet d'aménagement à l'horizon 2030
27	TROISIÈME PARTIE : Le diagnostic de l'aire urbaine
29	Axe 1 : Développement et structuration des territoires
29	État des lieux
41	Risques et opportunités
43	Enjeux stratégiques au regard du développement et de la structuration des territoires
45	Axe 2 : Cohésion sociale et solidarité des territoires
45	État des lieux
63	Risques et opportunités
65	Cohésion sociale et solidarité des territoires : ce qui est en jeu
67	Axe 3 : Accessibilité et échanges dans l'aire urbaine
67	État des lieux
87	Risques et opportunités
91	Enjeux stratégiques au regard de l'accessibilité et des échanges
95	Axe 4 : Gestion environnementale des territoires
95	Introduction : le défi du changement climatique : du global au local
111	Risques et opportunités
113	Enjeux stratégiques pour une gestion environnementale du territoire
115	CONCLUSION : « Du diagnostic au PADD, un projet de territoire partagé »



-  Forêts et végétation arbustive
-  Territoires agricoles
-  Espaces urbanisés
-  Réseau hydrographique
-  Principaux axes routiers



# Préambule

L'aire urbaine de Toulouse est un territoire de plus de 4 000 km<sup>2</sup> de surface réunissant 350 communes engagées dans une réflexion de planification. Aujourd'hui, plus d'un million d'habitants peuple ce vaste espace dont l'attractivité, tant démographique qu'économique, est remarquable. Pourtant, une « crise de croissance » menace ce territoire : étalement urbain, engorgement des réseaux de communication, accessibilité difficile, crise du logement...

Sur la partie la plus centrale de l'aire urbaine de Toulouse, des exercices de planification ont déjà été menés : un Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme en 1982, puis un Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine en 1998... Si ces documents ont permis de fixer des objectifs d'aménagement et de définir des orientations pour les politiques publiques, leurs effets sont aujourd'hui limités du fait de leur périmètre trop restreint (59 communes) au regard de l'étalement urbain. Ces questions ont donc été traitées de manière cohérente entre ce territoire central et les autres territoires qui constituent l'aire urbaine, au sein d'un Groupement d'Intérêt Public InterSCoT, chaque territoire gardant la maîtrise de son développement local. C'est pourquoi, dans le prolongement des réflexions engagées dans le cadre des études mutualisées à l'échelle de l'aire urbaine, un document contributif aux diagnostics de SCoT a été produit en 2007.

S'appuyant sur ce document et en cohérence avec les orientations retenues dans la Charte InterSCoT « Pour une cohérence territoriale de l'aire urbaine toulousaine » adoptée en mars 2005, le présent diagnostic vise à identifier les spécificités de la grande agglomération toulousaine portée par le SMEAT et composée désormais de 117 communes. Il a également une portée stratégique, en mettant en exergue les risques, les faiblesses et les enjeux pour ce territoire central par rapports aux responsabilités qui lui incombent, notamment en matière d'accueil démographique, de maîtrise du développement et d'organisation des déplacements.

L'ensemble de cette réflexion est éclairée par les conclusions du Grenelle de l'environnement d'octobre 2007 organisé à l'initiative du Ministère de l'Écologie et du Développement et de l'Aménagement Durables, notamment dans les parties traitant des déplacements et des questions environnementales.





# L'histoire d'un projet de territoire aux différentes échelles

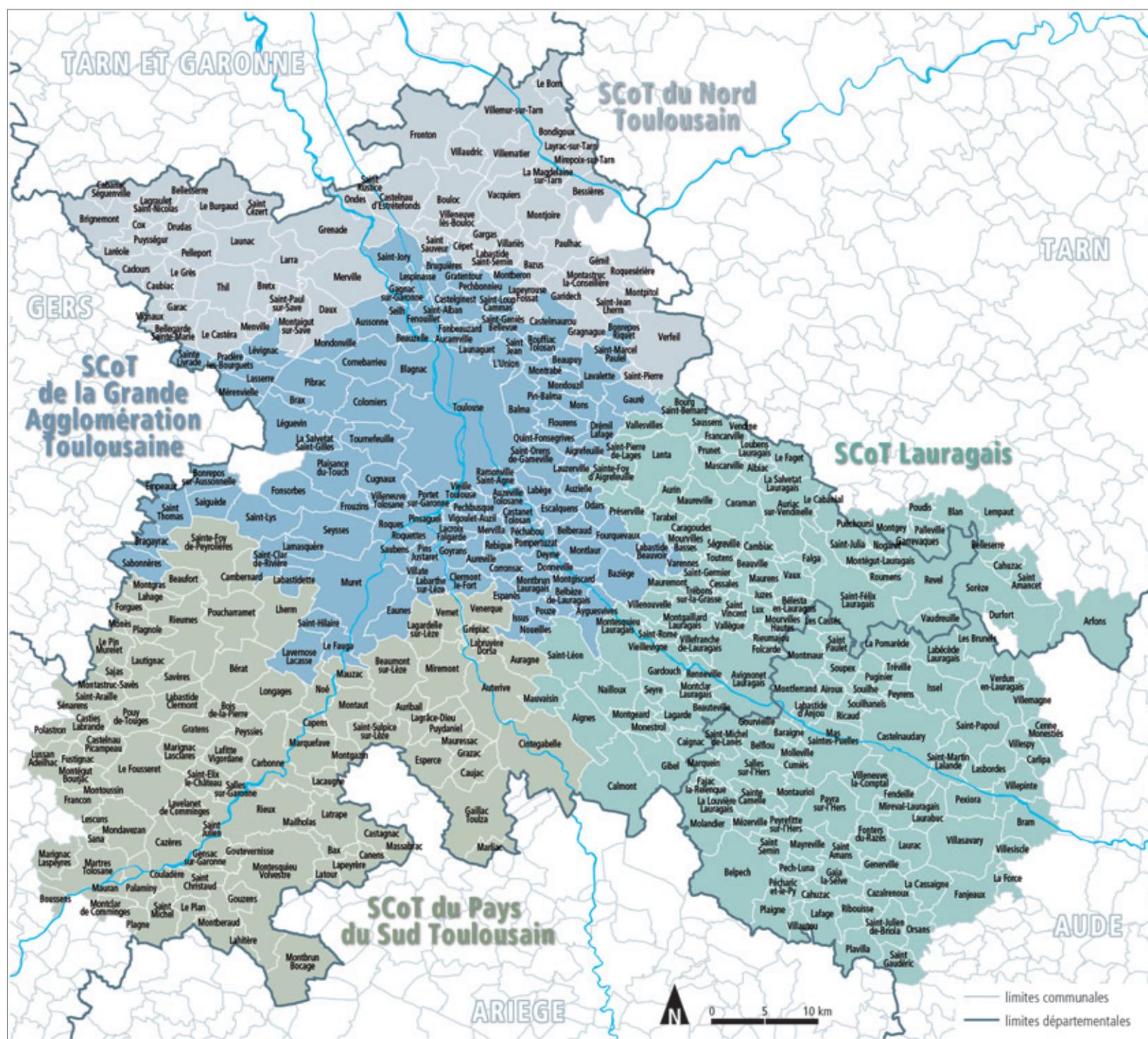
La relance de la planification stratégique en France

Des SCoT pour organiser l'aménagement des aires  
urbaines dans un souci de développement durable  
et de cohérence des politiques publiques

Pourquoi un nouvel exercice de planification ?

La responsabilité particulière du SMEAT  
vis-à-vis des autres territoires de coopération

La démarche toulousaine : méthode et organisation



## La relance de la planification stratégique en France

Depuis les années 2000, le contexte législatif a largement évolué et a modifié l'approche et les outils de la planification territoriale (lois « Solidarité et Renouvellement Urbains » de décembre 2000 et « Urbanisme et Habitat » de juillet 2003). Cette réforme a donné de nouvelles responsabilités aux collectivités locales, dans un contexte de renforcement de l'intercom-

munalité (Loi Chevènement de 1999) et de réorganisation des compétences de l'État (lois de décentralisation).

La montée en puissance du développement durable, devenu un cadre de référence mondial et européen, constitue un nouvel enjeu pour la gouvernance des territoires et rencontre un écho de plus en plus grand parmi la population : réchauffement clima-

tique, risques environnementaux, crise des ressources et de l'énergie...

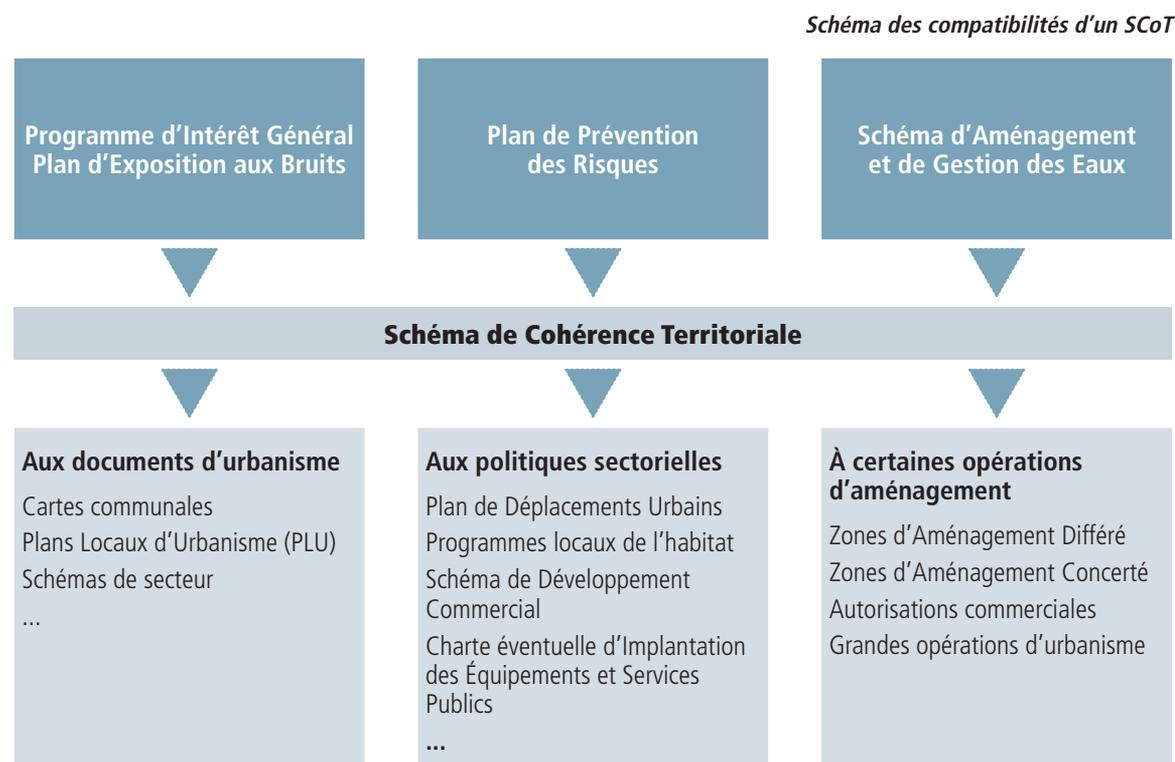
La transposition dans le droit français des engagements pris par l'Union Européenne renforce encore cette exigence d'"éco-responsabilité" des documents de planification (SCoT) et d'urbanisme (PLU).

## Des SCoT pour organiser le développement des aires urbaines dans un souci de durabilité et de cohérence des politiques publiques

Le rôle d'un SCoT est plus large que celui des anciens schémas directeurs qui traitaient principalement de la destination générale des sols. Il porte un projet global d'équilibre entre les territoires, de diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale, de protection et de valorisation de l'environnement et d'amélioration du cadre de vie des habitants (article L 121-1 du Code de l'urbanisme).

Le SCoT dépasse ainsi les champs traditionnels de l'urbanisme. S'il a pour fonction première de présenter le projet d'aménagement et de développement durable retenu, de planifier, il a également pour enjeu de coordonner et de mettre en cohérence les différentes politiques publiques sectorielles (Plan de Déplacements Urbains, Programme Local de l'Habitat, Schéma de Développement Commercial, charte de territoire...). Le SCoT peut également définir les grands projets d'équipements et de services et leur localisation préférentielle.

Pour atteindre ces objectifs de cohérence, la réflexion sur la planification ne peut se limiter aux zones les plus urbaines, mais



doit s'élargir aux territoires périphériques qui constituent également des bassins de vie quotidienne pour les habitants. C'est pourquoi l'aire urbaine, espace des relations domicile-travail, constitue souvent le territoire de référence des SCoT.

Les orientations du SCoT doivent tenir compte de normes juridiques supérieures, édictées notamment dans le cadre de la protection de l'environnement ou des populations (risques). Il s'impose aux documents d'urbanisme et aux plans et programmes avec lesquels existe un lien juridique au sens du Code de l'urbanisme (article R 122-2).

### Le contenu d'un SCoT

Un SCoT s'articule autour des trois documents principaux que sont :

- le rapport de présentation, qui expose le diagnostic au regard des besoins générés par la croissance attendue, analyse l'État Initial de l'Environnement, justifie les choix retenus pour établir le PADD et le DOG et évalue les incidences du projet sur l'environnement ;
- le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) : il détermine les objectifs généraux des politiques d'aménagement à mettre en œuvre et il expose le projet ;
- le Document d'Orientations Générales (DOG) : c'est le seul document opposable, il fixe les orientations permettant la mise en œuvre du projet exprimé dans le PADD.

Le SCoT est opposable au Plan Local d'Urbanisme (PLU) et à la carte communale, aux Programmes Locaux de l'Habitat (PLH), aux Plans de Déplacements Urbains (PDU), aux opérations foncières et d'aménagement, aux Schémas de Développement Commercial et aux autorisations d'urbanisme commercial.

Compte tenu de l'impact du SCoT sur ces politiques publiques, une large concertation est prévue par le législateur dans le cadre de l'élaboration du projet.

### La concertation initiée par le SMEAT pour le SCoT central

La concertation publique est une étape importante prévue par la loi ; elle intervient tout au long de la démarche.

Sur la base de cette concertation, le SMEAT arrête un projet de SCoT qui sera soumis à enquête publique fin 2009 pour entrer en application début 2010.

Les élus du SMEAT ont délibéré sur les modalités de concertation du SCoT le 12 septembre 2005 et le 26 mars 2007.

Tout au long de son élaboration, le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine mobilise donc de nombreux acteurs. Outre les élus des 117 communes et de leurs EPCI (ainsi que leurs services techniques), différentes personnes publiques et des acteurs clés du territoire ont été associés (État, Région, Département, Chambres Consulaires, Autorités Organisatrices de Transport...).

### Les collectivités

Le SCoT est un projet de territoire qui s'appuie sur une vision stratégique portée par des élus. Chaque collectivité membre du SMEAT a ainsi mobilisé ses élus dans le cadre du travail des ateliers et des commissions territoriales.

### Les personnes publiques associées

Ces acteurs ont participé aux commissions territoriales et aux ateliers thématiques où ils ont eu la possibilité de produire des contributions (écrites ou orales) sur un thème ou un territoire. Les personnes

publiques associées seront également consultées pour avis dans le cadre de l'approbation du PADD.

- Personnes publiques associées : État, Région, Département, Chambres Consulaires (Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre d'Agriculture, Chambre de Métiers), Autorité Organisatrice des Transports (Tisséo-SMTC).
- Acteurs clés : Conseil de Développement.

### Le grand public

Quatre types de support sont activés dans un objectif d'information continue du public :

- **Des registres**  
Ces registres de concertation seront mis en place afin de consigner les observations du public sur le projet de SCoT. Ils seront disponibles au siège du SMEAT et au siège des collectivités membres.
- **Une affiche**  
Cette affiche présente le syndicat, son périmètre, ses membres, le lancement de la procédure, les modalités de concertation... Un dossier, comportant la « Charte InterSCoT pour une cohérence de l'aire urbaine toulousaine » sera adossé à cette affiche, pour consultation.
- **Une exposition permanente**  
Cette exposition présente notamment le SMEAT, l'aire urbaine, l'InterSCoT, le diagnostic du territoire, le projet... Elle sera enrichie au fur et à mesure des travaux du SCoT.
- **Un site internet.**

## Pourquoi un nouvel exercice de planification ?

### Une histoire de la planification de l'agglomération toulousaine

L'élaboration du SCoT s'inscrit dans une histoire de la planification de l'agglomération toulousaine. En effet, le SDAU, approuvé en 1982, a constitué la première étape de planification qui a permis d'organiser le développement métropolitain et a joué un rôle important dans l'équipement et l'organisation de la périphérie. Mais, décalé par rapport aux réalités sociales, économiques et urbaines des années 80, il constitue un frein à un développement équilibré de l'agglomération.

Le syndicat Mixte d'Études de l'Agglomération Toulousaine (SMEAT) est alors créé en 1991 pour piloter la planification territoriale à l'échelle intercommunale. En 1995, le Projet d'Agglomération « Toulouse Métropole » définit les projets et les priorités indispensables à la construction de la métropole toulousaine. Ce projet inspirera directement le Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine (SDAT) qui sera adopté en 1998 ; une seconde révision interviendra en 2000 pour prendre en compte les évolutions des activités aéronautiques et les besoins induits en terme de foncier.

### Le Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine : un cadre au développement

Le constat que l'agglomération toulousaine est certes forte de ses succès économiques mais déséquilibrée par ses transformations urbaines conduit à définir un cadre au développement, un développement plus qualitatif, un développement durable.

L'ambition d'inscrire Toulouse dans la compétition européenne est également présente autour de trois axes prioritaires :

- l'amélioration de l'accès aux grands réseaux de communication, (air, rail, routes) ;

- la confirmation des pôles industriels et l'investissement dans de nouveaux secteurs d'activité ;
- le renforcement de l'attractivité urbaine par un meilleur niveau de service en matière de transports et de déplacements, de grands équipements, de qualité architecturale du bâti et de traitement des espaces publics.

Les grandes ambitions exprimées par les axes stratégiques du Schéma Directeur restent d'actualité (accessibilité qualité, développement équilibré...) mais l'évolution du contexte (local, national ou international) conduit à approfondir ces orientations, notamment en prenant en compte les dynamiques en cours entre l'agglomération et ses territoires voisins, les besoins en espace et les tensions sur le foncier, la réponse aux questions environnementales et climatiques.

### Une veille et un suivi du développement

Pour piloter son projet, le SMEAT a mis en place, dès 1999 « un outil de veille et de suivi » des grandes orientations du Schéma Directeur ; Cet outil permet d'appréhender les évolutions de l'agglomération et la cohérence des politiques publiques, il établit un lien essentiel entre l'observation des politiques sectorielles (habitat, environnement...) et les territoires sur lesquels elles sont mises en œuvre (agglomération et secteurs géographiques).

Le Schéma Directeur a produit un parti d'aménagement à l'échelle de 59 communes et donné des perspectives pour sa mise en œuvre ; il a notamment énoncé des principes de cohérence urbanisme/transport et proposé un suivi du développement (zone de cohérence urbanisme/transport).

### Des éléments nouveaux à prendre en compte

#### Des dynamiques nouvelles et des freins au développement :

- un rythme de croissance démographique plus rapide que prévu (soit 14 000 habitants supplémentaires par an) avec une croissance soutenue aux franges de l'agglomération ;
- une diminution de moitié de la consommation d'espace dans l'agglomération et une tendance au renouvellement de la ville sur elle-même malgré la forte pression urbaine ;
- des dysfonctionnements liés au retard dans la réalisation des infrastructures de transport (TC et voirie) indispensables au développement de l'urbanisation, et la nécessité de mobiliser tous les partenaires pour mettre en commun les moyens et procéder aux arbitrages inévitables.

#### Des territoires nouveaux

A l'issue des réflexions préalables menées à l'échelles de l'aire urbaine, le SMEAT s'est élargi et, depuis 2005, rassemble 117 communes. Il est composé de la Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse, de la Communauté d'Agglomération du Sicoval et de la Communauté d'Agglomération du Muretain, des Communautés de Communes de la Save au Touch, des Coteaux Bellevue, Hers et Garonne, Axe Sud, ainsi que de 22 communes adhérentes directes.

#### Une exigence de cohérence

La forte attractivité que connaît l'agglomération toulousaine a aujourd'hui pour conséquence une poursuite de l'étalement urbain, notamment aux franges de l'agglomération.

## Une responsabilité particulière du SMEAT vis-à-vis des autres territoires de coopération

mération, et certains dysfonctionnements structurels mettent en danger l'attractivité même du territoire et conduisent à une prise de conscience de la nécessité d'un projet global à l'échelle de l'aire urbaine, voire de l'aire métropolitaine.

### Des politiques publiques sectorielles à faire converger pour un projet de territoire

Les politiques sectorielles (PLH, PDU, SDC, charte d'aménagement...) ont été initiées depuis l'approbation du SDAT en 1998. Cependant, conduites par différents acteurs impliqués sur le territoire, elles doivent être aujourd'hui harmonisées au service d'un projet global et durable, et dans cette perspective doivent être poursuivies par :

- la construction de nouvelles coopérations à la bonne échelle des projets de territoire ;
- la coordination des actions dans le temps et l'espace, et le développement d'une évaluation croisée de leurs effets sur le territoire.

Le SMEAT, en mettant en œuvre son document de planification, porte une ambition qualitative pour la métropole toulousaine qui impacte nécessairement les territoires limitrophes à l'agglomération, mais également les villes moyennes à moins d'une heure. Pour répondre aux exigences d'un développement qualitatif et durable sur ces territoires, le SMEAT s'est aujourd'hui impliqué fortement dans deux démarches d'aménagement à grande échelle :

- « La charte interSCoT pour une cohérence de l'aire urbaine toulousaine » validée en janvier 2005 par les collectivités locales de l'aire urbaine. Cette charte propose un modèle de développement : « Un pôle urbain renforcé, associé à une organisation en réseau de bassins de vie quotidienne périphériques et des villes moyennes proches » et l'engagement de quatre SCoT dans l'aire urbaine dont la coordination sera assurée par une structure InterSCoT.

La Charte conforte par ailleurs l'aire métropolitaine comme échelle pertinente pour un aménagement et un développement durables de la métropole toulousaine.

Le SMEAT peut, dans ce contexte, jouer un rôle important dans la maîtrise de la métropolisation et de ses effets qui constituent un enjeu majeur pour l'attractivité du territoire. Il doit, pour respecter

les principes d'organisation de la Charte, accueillir en priorité la croissance démographique et ainsi garantir une qualité du cadre de vie, une offre de logements diversifiée et suffisante, des équipements et services urbains de bon niveau et l'accueil des activités économiques.

Le SMEAT doit également favoriser l'autonomie et la complémentarité des territoires de l'aire urbaine et créer les conditions d'un desserrement des activités économiques.

- Le projet de coopération métropolitaine, dans lequel le SMEAT s'est impliqué aux côtés des intercommunalités des agglomérations moyennes proches (Montauban, Albi, Castres-Mazamet...) pour construire une aire métropolitaine multipolaire forte et solidaire. Ce projet, validé en novembre 2007 par les intercommunalités partenaires, propose onze actions pour conforter les fonctions métropolitaines en matière d'accessibilité, de recherche, d'enseignement supérieur, de culture et de cadre de vie. Le SMEAT doit sur son périmètre, et en synergie avec les villes moyennes, conforter le rayonnement de la métropole toulousaine et garantir un bon niveau des équipements et services métropolitains (accueil, culture, enseignement, recherche...).

## La démarche toulousaine, méthode et organisation

En matière de planification, l'agglomération dispose actuellement sur sa partie centrale (59 communes) d'un Schéma Directeur approuvé en 1998 et ayant valeur de SCoT ; des démarches de Pays ont également été engagées sur les territoires périurbains.

Cependant, la forte croissance démographique de l'aire urbaine et la poursuite de l'étalement urbain ont mis en évidence la nécessité d'un projet global d'aménagement à l'échelle de l'aire urbaine.

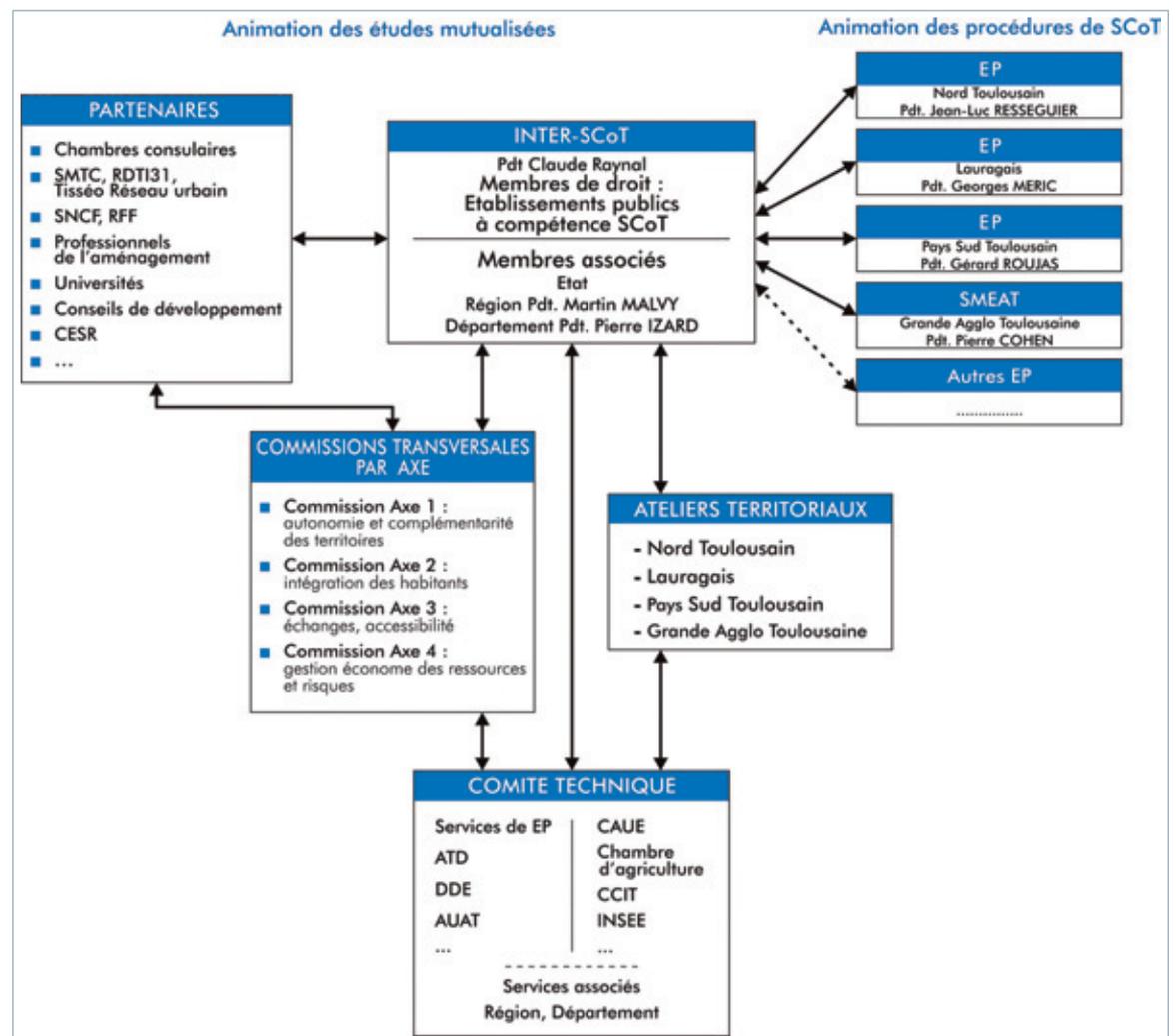
### De la nécessité d'une réflexion préalable...

Préalablement à toute décision sur les périmètres de SCoT, le Préfet de Région a proposé fin 2001 à l'ensemble des maires de l'aire urbaine de constituer un Groupe de réflexion. Cette instance, composée d'élus, de socio-professionnels, d'experts et de techniciens, s'est réunie entre 2002 et 2006.

Après une phase de diagnostic (2002–2003), la phase de projet (2003–2005) a permis de définir des orientations générales pour un projet d'aménagement de l'aire urbaine et des scénarios d'organisation spatiale.

Fin 2004, les collectivités ont été consultées et ont adopté à une très large majorité la « Charte InterSCoT pour une cohérence territoriale de l'aire urbaine toulousaine ». Cette charte retient un modèle de développement ainsi que des hypothèses et des principes d'accueil. Elle structure le projet autour de quatre axes principaux que les collectivités se sont engagées à respecter ; elle propose enfin quatre périmètres de SCoT fédérés par une structure InterSCoT.

### Une démarche InterSCoT originale et novatrice Le dispositif institutionnel



### ... à la mise en œuvre d'une démarche InterSCoT

Après l'arrêt des périmètres par la Préfecture, quatre établissements publics de SCoT ont été créés, ainsi qu'un GIP InterSCoT chargé d'assurer la concertation et la coordination entre les quatre SCoT et avec les grandes collectivités et les territoires limitrophes. L'InterSCoT a en charge l'animation et la réalisation d'études permettant de faciliter l'élaboration de chaque SCoT dans la cohérence du projet.

La phase actuelle d'élaboration des diagnostics stratégiques s'est concrétisée par :

- un dossier de capitalisation actualisant la connaissance du territoire et présentant les différentes politiques publiques et les projets de Pays ;
- une démarche de prospective, menée à travers deux séminaires (2005 et 2007), la production des comptes rendus et la formalisation d'une contribution prospective de l'InterSCoT ;
- l'animation de commissions sur les quatre axes de la Charte en 2006-2007, soit au total vingt-sept réunions de travail et cinq réunions de synthèse ; des réunions ont été consacrées à la rencontre avec les grands partenaires (État, Conseil Régional, Conseil Général...);
- la tenue de quatre ateliers territoriaux au début de l'été 2007, précédés de nombreuses réunions dans chaque territoire.

Un recours à expertise a porté sur différents sujets, dont l'agriculture avec la Chambre d'agriculture, les paysages avec le CAUE 31, l'activité économique avec les services du Conseil Général de la Haute-Garonne, Midi-Pyrénées Expansion et l'Université, la démographie et l'emploi avec l'Insee Midi-Pyrénées, le marché du logement avec ObserveR, les changements climatiques avec Météo France, les déplacements avec Tisséo-SMTC et le Conseil Régional Midi-Pyrénées...

En parallèle et selon une procédure spécifique, la démarche de formalisation de l'État Initial de l'Environnement a été également lancée en lien avec la DIREN.

Le contexte législatif donne toute liberté à chaque EPCI de SCoT de consulter l'autorité compétente en matière d'environnement (DIREN) pour obtenir un document de cadrage préalable qui guidera sa réflexion environnementale dans le projet de SCoT.

Un Comité Technique a été mis en place, regroupant les équipes techniques des établissements publics de SCoT, les services de l'État, du Conseil Régional, du Conseil Général, de l'Agence Technique Départementale (ATD), de l'État, de la Chambre d'Agriculture, du CAUE, ainsi que d'autres organismes selon les besoins.



# Des engagements forts de la Charte InterSCoT pour la Grande agglomération toulousaine

Les apports de la prospective

Un territoire inscrit au cœur d'échelles spatiales  
plus larges

Un modèle de développement pour l'aire urbaine  
de Toulouse

Des hypothèses d'accueil démographique pour 2030

Les besoins à prendre en compte pour l'établissement  
du projet d'aménagement à l'horizon 2030



## Les apports de la prospective

L'avenir de l'aire urbaine toulousaine se dessine dans un contexte mondial complexe en phase de recomposition. L'avènement de l'économie du savoir, la compétition accrue entre métropoles, les changements climatiques, mais aussi la transformation des modes de vie et la montée des inégalités spatiales la placent face à des défis sans précédent pour le siècle à venir.

Dans ce contexte d'incertitudes, l'aire urbaine n'est cependant pas sans atout : elle peut s'appuyer sur ses richesses, ses talents et ses valeurs. Il lui appartient de les révéler collectivement et d'anticiper les effets des mutations à l'œuvre. La réussite de son projet d'aménagement exige qu'elle se tourne vers l'avenir afin d'augmenter ses chances de succès et transformer ainsi les menaces en opportunités d'innovation et de développement.

### Le défi de la mondialisation et la métropolisation

#### Les enjeux

Nul n'est à l'abri d'un retournement de tendance, surtout en matière économique et face aux dynamiques de la mondialisation et à la compétition accélérée entre les territoires. L'approche prospective ne peut prédire quels seront les secteurs porteurs de l'économie mondiale, encore moins ceux pouvant assurer un avenir pour le développement économique de l'aire urbaine toulousaine, mais elle permet d'identifier certains leviers pour anticiper les risques de rupture ou y faire face.

La spécialisation et la dépendance de notre territoire peuvent être facteurs de fragilité. Par contre, la présence de nombreux laboratoires, une forte densité de chercheurs, l'existence de pôles de compétitivité, de

compétences spécifiques développées autour des secteurs phares de l'aéronautique, de l'espace ou des biotechnologies, l'attractivité même de notre territoire constituent les atouts d'un dynamisme économique renouvelé dans la mesure où ils seront reconnus et valorisés comme un capital d'avenir.

#### Les leviers à activer

##### Réseaux et compétences

- **Valoriser la complémentarité des compétences locales**

Avec l'externalisation croissante des activités et des fonctions et le nécessaire développement de relations industrielles, les entreprises seront de plus en plus en recherche d'un système de compétences diversifiées, complémentaires, et de réseaux de coopération. C'est dans ce domaine que les territoires peuvent affirmer leur spécificité et jouer la carte de l'attractivité, plus que dans la logique concurrentielle d'abaissement des coûts (du foncier, de la fiscalité...). L'aire urbaine offre cette diversité mais devra s'attacher davantage à le faire savoir pour afficher plus clairement sa position spécifique.

- **Permettre le redéploiement des compétences et l'innovation**

Les hommes et les savoir-faire constitueront les "vraies" ressources d'un territoire pour autant qu'elles soient transférables d'un produit à l'autre, d'un secteur à l'autre. L'expérience a déjà été faite dans l'aire urbaine autour des systèmes embarqués : développées pour l'industrie aéronautique, ces compétences sont aujourd'hui redéployées vers d'autres secteurs comme l'automobile. C'est une des conditions pour innover et faire éclore de nouvelles filières d'activité, en complément de la veille stratégique.

L'aire urbaine toulousaine est déjà un territoire d'excellence et les pôles de compétitivité s'inscrivent dans cette logique de stimulation des dynamiques d'innovation. L'analyse des compétences, des savoir-faire présents et de leur valorisation comme ressources économiques facilitera la diversification et le développement de nouvelles activités.

##### Développer et capitaliser les réseaux

A l'avenir, un des rôles majeurs des collectivités publiques sera de s'impliquer davantage dans les relations entre acteurs privés et publics, et de développer l'envie des acteurs de coopérer entre eux. L'ambition du projet de territoire, sa stabilité, la volonté de nouer des alliances stratégiques avec d'autres territoires, de s'insérer dans des réseaux internationaux seront autant de signaux forts pouvant asseoir la confiance des acteurs, locaux ou extérieurs.

- **Qualité de l'offre urbaine**

L'ensemble de ces leviers suppose aussi de prendre en compte la qualité de vie sur le territoire. La promotion d'un certain bien-être permet d'entretenir le cercle vertueux d'une ville où les populations se sentent bien, bien-être qui leur permet d'exprimer leurs talents, talents qui entretiennent la capacité d'innovation sur la ville, ville innovante qui devient attractive pour les gens de talents et pour les entreprises. Cette qualité de l'offre urbaine s'exprime au travers du cadre de vie, de l'environnement, de l'offre culturelle, de la performance de l'organisation spatiale, de la qualité de l'offre de logements, de la qualité des espaces naturels, de l'identité, de la cohésion sociale...

## Le défi de la cohésion sociale

### Les enjeux

Dans une société de plus en plus individualiste, dans un pays comme la France qui se démarque de ses voisins européens par un indice élevé de défiance envers l'autre et une plus grande angoisse du futur, dans une aire urbaine attractive, confrontée à l'arrivée massive de populations nouvelles, la capacité de "faire société" est un enjeu fondamental.

L'engagement collectif existe : le dynamisme des réseaux associatifs, le succès des événements culturels organisés sur notre territoire en témoignent. Mais la question de la cohésion se pose en d'autres termes : risque de voir des catégories de populations coexister sans échanger, de voir l'entre-soi se développer, de voir l'identité du territoire se déliter dans une juxtaposition de "clubs", de communautés, de sous-territoires.

Entretenir une communauté de destins est l'un des socles du projet de territoire de l'aire urbaine toulousaine ; ce territoire, en effet, ne sera viable qu'à condition d'assurer un bien vivre ensemble, de développer les solidarités, de faire valoir son identité, la force et la richesse de sa diversité.

### Les leviers à activer

#### Réinventer des espaces de rencontre

La diversité des populations et des modes de vie, l'explosion des mobilités et l'individualisation des rythmes de vie vont réduire de plus en plus les occasions "spontanées" de se connaître, de se croiser, de développer des projets communs.

Des espaces de rencontre sont à réinventer afin de permettre aux populations de faire

l'apprentissage de l'altérité, à l'image du rôle joué par l'espace public aujourd'hui. La ville de brassage devra se construire autrement, en tenant compte des différentes échelles vécues par les habitants, des nouveaux usages et des temporalités. La rencontre nécessitera aussi d'aider les habitants à concilier vie personnelle et vie sociale.

#### Entretenir une identité commune

La plus grande complexité de la vie familiale, sociale et professionnelle, des repères qui se "brouillent", l'attractivité qui produit une ville plus cosmopolite mais aussi des difficultés d'intégration, font de l'identité une composante majeure de la cohésion sociale. C'est elle qui donne sens au passé et permet aux populations de se projeter dans l'avenir. L'identité est aussi le support d'une lisibilité et d'une reconnaissance du territoire par le monde extérieur, deux éléments désormais indispensables dans le contexte de concurrence des territoires.

De par son histoire, la richesse et la diversité de son patrimoine naturel et architectural, son art de vivre ou encore son excellence en matière d'aéronautique, l'aire urbaine toulousaine dispose d'un socle de valeurs communes porteur d'identité. Mais le temps apporte nécessairement de nouvelles valeurs, de nouvelles références, de nouveaux symboles au gré des migrations et des évolutions socio-démographiques, et il s'agira demain de faire vivre cette identité en acceptant la logique de sédimentation. Cela suppose à l'avenir un travail de reconnaissance, de partage et de diffusion autour des vecteurs que sont la culture, l'art, le patrimoine et la fête, mais aussi autour des moments de crises.

#### Proposer de nouveaux cadres de débat public

L'émergence de la société civile, l'essor des moyens d'information et de communication, la capacité des individus à faire valoir leurs intérêts sur la scène locale, l'importance prise par les impératifs locaux..., tous ces facteurs transforment les modalités de l'action publique. Les pouvoirs publics vont de plus en plus devoir réguler des intérêts rarement convergents, développer une démocratie de voisinage sans pour autant négliger le collectif et faire en sorte que l'intérêt général soit l'émanation des intérêts individuels. Emporter l'adhésion des habitants, susciter leur participation et entendre leurs revendications vont devenir des étapes incontournables pour mener à terme des projets par ailleurs plus nombreux à être portés par le partenariat local.

En prenant davantage appui sur les sciences sociales, il s'agira donc d'imaginer et de proposer de nouveaux cadres de débat public, de développer des argumentaires en direction des populations, .

## Le défi de l'adaptation aux changements climatiques

### Les enjeux

Le changement climatique est une réalité qui s'impose aux territoires. La participation des citoyens, des entreprises et des collectivités publiques à la réduction de ses effets négatifs est désormais incontournable.

La prise en compte des impacts environnementaux du projet territoire de l'aire urbaine toulousaine doit cependant aller au-delà de la stricte application des impératifs posés nationalement et internationalement. Il en va de son attractivité, dont on sait qu'elle s'appréciera à l'avenir de plus en plus sur des critères environnementaux, sociaux et éthiques.

## Un territoire inscrit au cœur d'échelles spatiales plus larges

### Une agglomération européenne au cœur d'un système métropolitain régional

#### Les leviers à activer

##### L'optimisation des ressources

Les risques qui se profilent autour des questions énergétiques et environnementales ont des retombées multiples qui vont du local (phénomènes de sécheresse) au global (fonte de la banquise) ; du social, autour des questions de santé, à l'économique, avec la nécessaire reconversion des industries "polluantes" ; de l'urbain, avec les questions d'étalement, au rural, avec celle des biocarburants...

Le levier commun à toutes ces implications sera demain celui de l'optimisation des ressources et la capacité à rationaliser leur utilisation. Une meilleure gestion de l'eau et du foncier agricole, une offre de transports adaptée et la promotion d'un habitat durable et économe en énergie sont autant de pistes permettant d'anticiper les ruptures. Les collectivités publiques peuvent avoir un effet d'exemplarité, mais au-delà, les projets devront poser les cadres de cette optimisation.

L'un d'eux est "la ville des proximités", cadre qui permet d'anticiper les évolutions des mobilités (notamment inter-urbaines) et de repenser à l'horizon des trente années à venir les modèles de déplacements au regard des équilibres habitat-emploi.

##### La mobilisation de tous les acteurs

Pour être gagnée, la lutte contre le changement climatique exige l'adhésion et l'engagement de tous, acteurs économiques et sociaux, institutionnels et habitants, réunis autour d'un projet partagé d'aménagement et de développement durable dans lequel intérêts collectifs et individuels ne sont pas antagonistes.

Le territoire étudié compte 117 communes qui composent un espace de projet porteur des dynamiques de l'aire urbaine toulousaine.

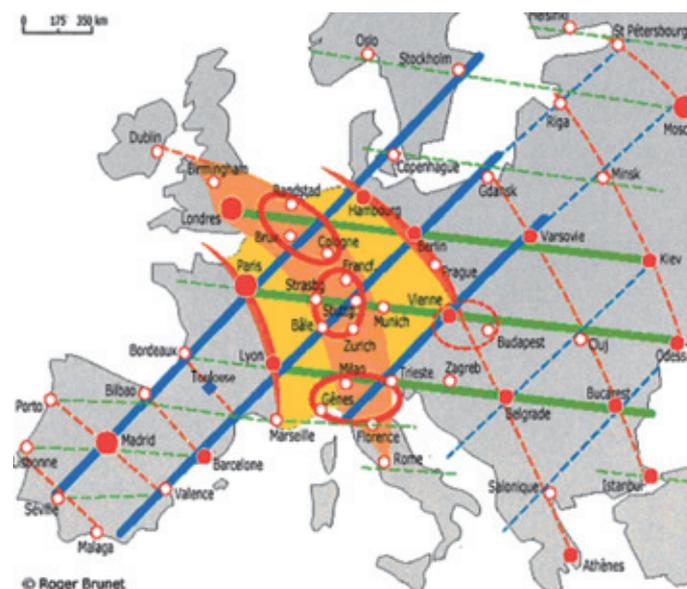
Cinquième aire urbaine française, après Paris, Lyon, Marseille et Lille cet espace connaît une forte attractivité nationale et internationale. Cependant, si l'activité aérospatiale positionne l'agglomération toulousaine au cœur du vaste réseau européen que constitue ce secteur économique, celle-ci reste éloignée de la "dorsale" européenne des métropoles millionnaires.

La croissance démographique très importante que connaît l'aire urbaine de Toulouse depuis 1990 s'est accrue sur la dernière période avec une augmentation moyenne de près de 19 000 nouveaux habitants. Comparativement, aucune agglomération de même niveau ne connaît une telle dynamique à l'échelle transpyrénéenne. Les autres aires urbaines de Midi-Pyrénées ne bénéficient pas en 1999 d'une évolution similaire bien que Montauban, Albi et Rodez gagnent de la population.

Ce positionnement de l'agglomération toulousaine, et plus largement de l'aire métropolitaine, porte à s'interroger sur son rayonnement européen, son accessibilité et son niveau d'équipement au regard des standards des métropoles mondiales (desserte TGV et aéroport international, centre d'affaires, événementiel, rayonnement économique et culturel, enseignement supérieur et recherche...).

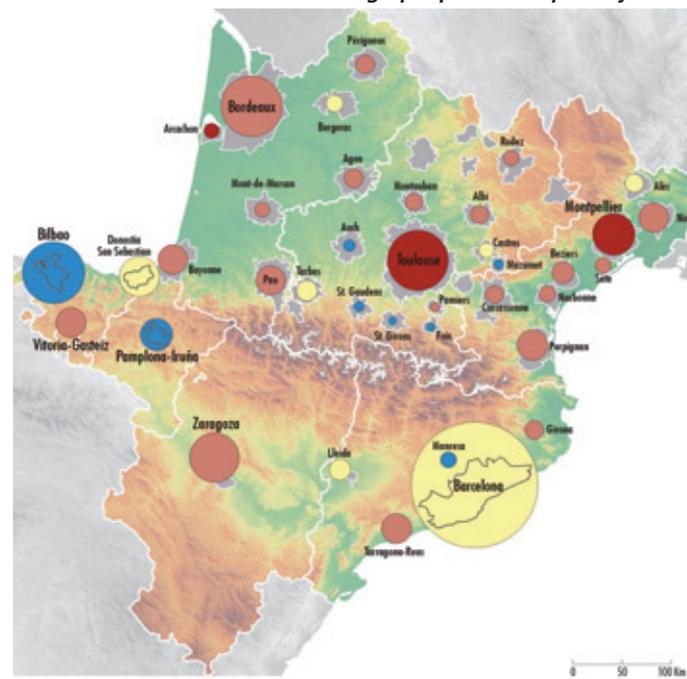
A l'échelle du sud-ouest français, le périmètre d'étude s'inscrit dans un système qui associe six agglomérations régionales à l'agglomération toulousaine : Montauban, Albi, Castres-Mazamet, Foix-Pamiers, Saint-Gaudens et Auch. Cet espace (1 300 000

### Le treillage de l'Europe : dispositif tendanciel des grands axes et carrefours



Source : Mappemonde n°66, 2002

### Evolutions démographiques de l'espace Pyrénéen



Source : Atlas transpyrénéen des transports

habitants en 1999) s'organise aujourd'hui pour favoriser les échanges (personnes, marchandises, informations, culture...) au sein d'un projet de coopération métropolitaine visant à renforcer l'identité interne et la visibilité externe de l'aire métropolitaine toulousaine

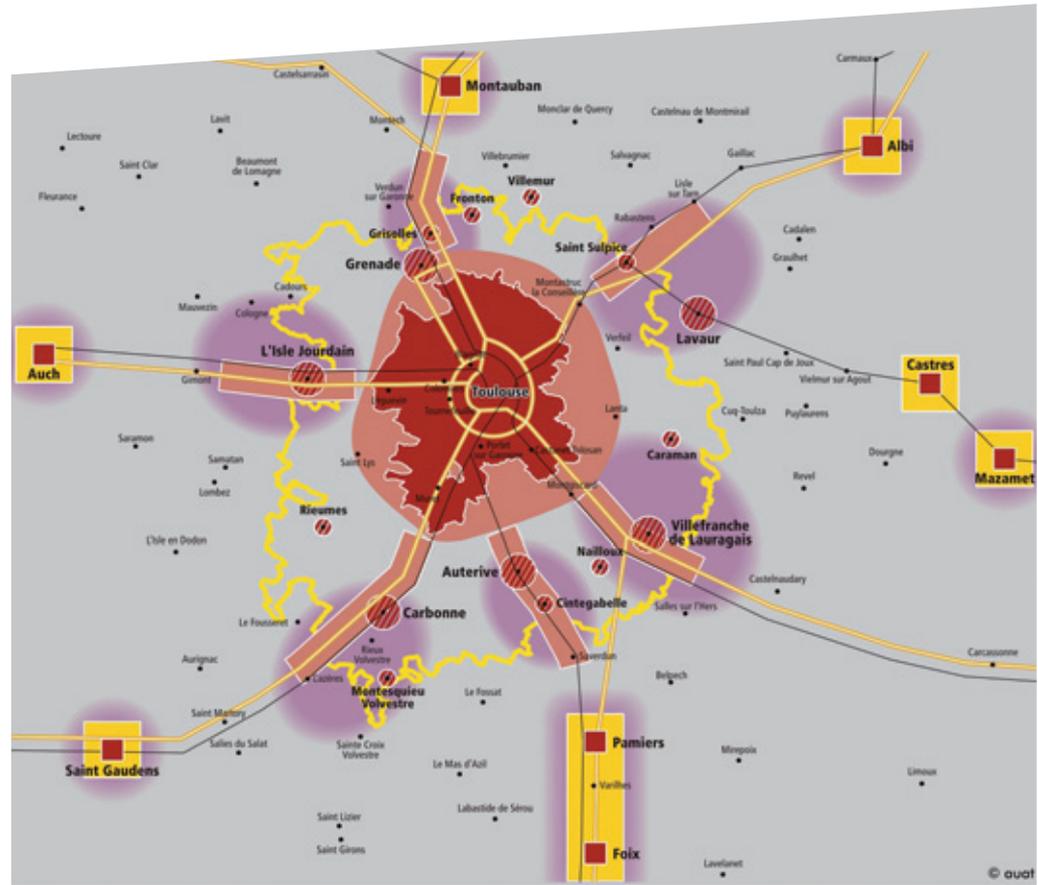
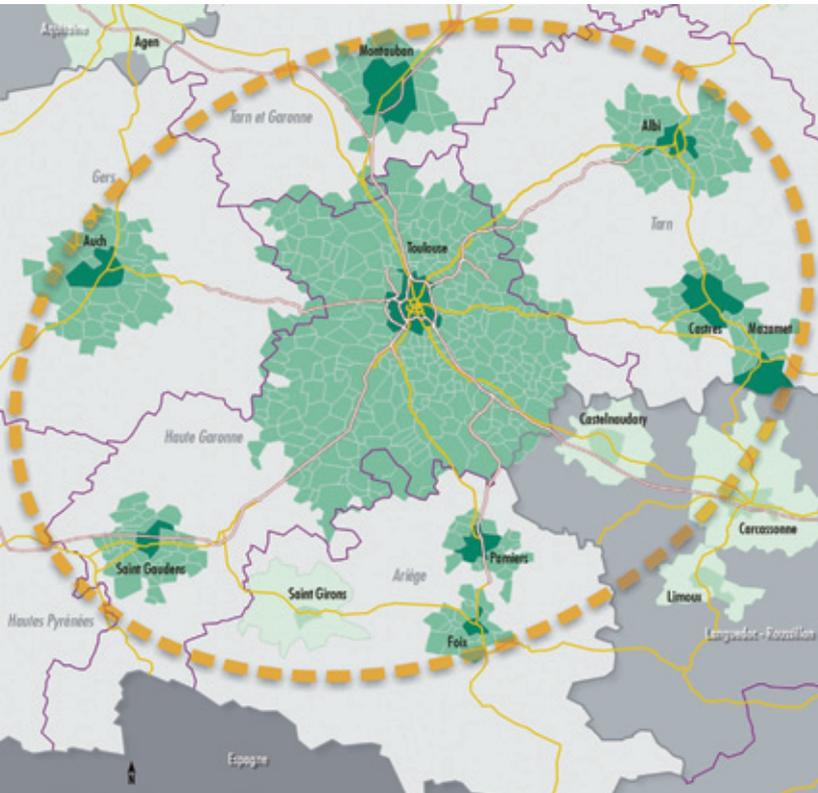
L'aire urbaine toulousaine compte 342 communes.

Le pôle urbain (71 communes) est constitué d'une ville-centre (Toulouse) et d'une banlieue (70 communes) définie par la continuité du bâti (distance de moins de 200 mètres entre les constructions).

La couronne périurbaine compte 270 communes n'appartenant pas au pôle urbain et qui envoient au moins 40 % des actifs dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Ces différentes échelles soulignent la nécessité d'aborder le diagnostic du SCoT et les défis identifiés dans un cadre élargi qui tienne compte des enjeux de rayonnement de la métropole toulousaine, de son organisation interne et de la cohérence des politiques publiques issues de chaque exercice de planification au sein de l'InterSCoT.

**L'espace métropolitain toulousain**



-  Pôle urbain renforcé
-  Bassin de vie quotidienne périphérique
-  Ville moyenne proche

**Le modèle de développement**

« Un pôle urbain renforcé, associé à une organisation en réseau des bassins de vie quotidienne périphériques et des villes moyennes proches »

## Un modèle de développement pour l'aire urbaine de Toulouse

Afin de relever les défis de la mondialisation et de la métropolisation, de la cohésion sociale et des changements climatiques, qui se présentent à chaque échelle de territoire, un modèle répondant aux objectifs de développement durable a été retenu dans la Charte InterSCoT<sup>(1)</sup>. Il propose une structuration de l'aire urbaine de Toulouse autour d'un pôle urbain renforcé et de pôles d'équilibre périurbains. Ce modèle, ainsi que les grandes orientations qui en découlent, constitue un cadre de référence pour l'établissement du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine.

Dans ce modèle, le pôle urbain élargi – qui correspond au SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine – intègre les territoires à enjeux similaires en matière de dynamique,

d'attractivité, de réseau de déplacements et de grands projets structurants. Ce pôle a vocation à être organisé autour de "pétales" (bassins de vie) et de "centralités urbaines", en référence aux termes utilisés dans le Schéma Directeur actuel.

Dans les secteurs périurbains, le modèle repose sur des pôles d'équilibre que chaque SCoT devra préciser et hiérarchiser. Situés sur les axes majeurs du système de transport (fer et route) et au centre des bassins de vie périurbains, ces pôles répondent à des critères d'autonomie, d'accessibilité, de niveau d'équipements et de services.

Dans ce modèle, les villes moyennes proches constituent des pôles d'appui. L'enjeu est de mieux répartir la croissance métropolitaine, de conforter un réseau de villes et de limiter

l'urbanisation le long des axes reliant ces villes à la métropole régionale.

Ce modèle de développement se décline en quatre axes d'engagement qui ont guidé la rédaction de ce document :

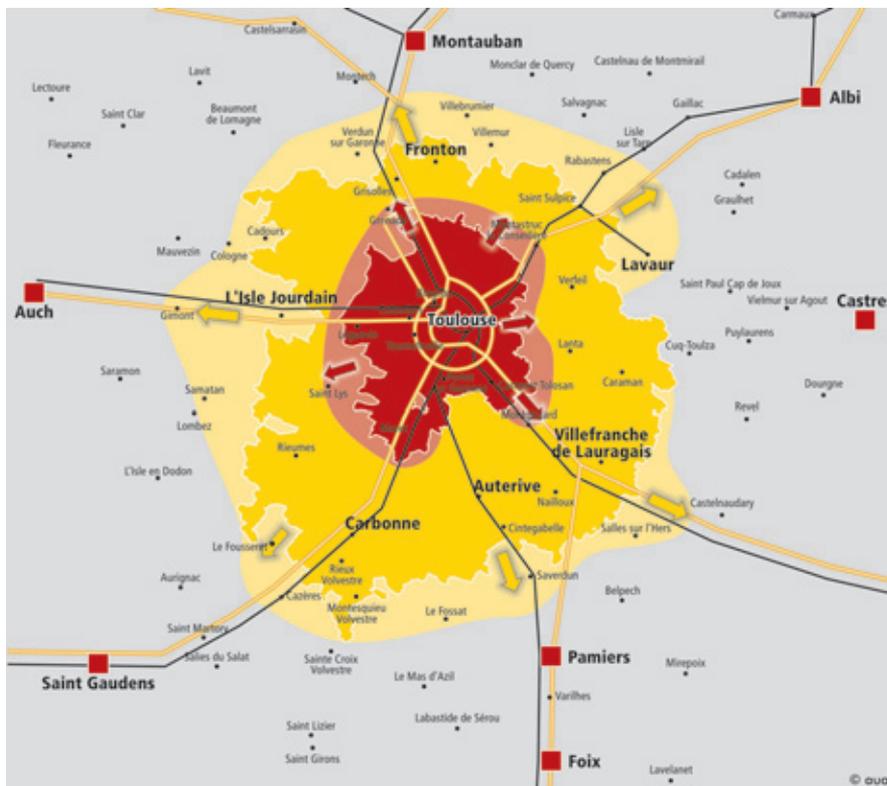
- Assurer l'autonomie des territoires dans la complémentarité
- Intégrer les habitants et garantir l'accès à la ville pour tous
- Organiser les échanges dans l'aire urbaine et avec les autres territoires
- Valoriser les espaces naturels et agricoles, gérer de manière économe les ressources (sol, air, eau, déchets...) et prévenir les risques majeurs

**Le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine souscrit à ces engagements qui devront constituer la colonne vertébrale de son projet de territoire. Ainsi, le diagnostic stratégique s'organise autour de ces quatre axes.**

(1) Cf Charte InterSCoT « Pour une cohérence territoriale de l'aire urbaine toulousaine » - mars 2005.

### **Le scénario de l'inacceptable : un développement « au fil de l'eau »**

*Si les dynamiques actuelles se poursuivaient, l'aire urbaine de Toulouse verrait sa population augmenter fortement, notamment dans les espaces les plus éloignés (étalement urbain), alors que l'offre d'emplois, les équipements et services y demeurerait insuffisants pour satisfaire les besoins des populations. L'absence de pôles de développement structurés amènerait une dilution de l'urbanisation privilégiant des formes peu denses (lotissements), fortement consommatrices d'espaces et d'énergie. Ce modèle de développement aurait de graves conséquences sur le fonctionnement quotidien de l'aire urbaine (en particulier : congestion des réseaux, multiplication des déplacements individuels, pollution et émissions de gaz à effet de serre, fractures sociales entre territoires riches et pauvres...). Les villes moyennes proches souffriraient également de cette hyper concentration des fonctions et d'un développement polarisé sur la métropole régionale. L'équilibre entre territoires, la compétitivité et l'attractivité de l'aire urbaine de Toulouse pourraient en être alors fortement affectés.*



## Des hypothèses d'accueil démographique pour 2030

### Au niveau de l'InterSCoT

En considérant notamment l'accélération de la croissance démographique constatée depuis le recensement de 1999, le GIP InterSCoT a retenu les hypothèses démographiques 2008 – 2030 suivantes :

- **Projection : « Charte recalée »** : les hypothèses initiales de la Charte de l'aire urbaine (établies entre 1999 et 2020) sont inchangées, mais reportées à partir de 2008 à un rythme de + 14 000 habitants par an, ce qui représente environ 300 000 habitants supplémentaires, avec en plus un apport pour les villes moyennes,
- **Projection haute : « Croissance accentuée »** : en reconduisant la croissance actuelle et en redistribuant une partie des effets de la métropolisation aux villes moyennes (+ 2 500 habitants par an), l'accueil démographique InterSCoT s'élèverait à environ + 17 000 habitants par an, soit 377 000 habitants supplémentaires au total.

### Pour le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine

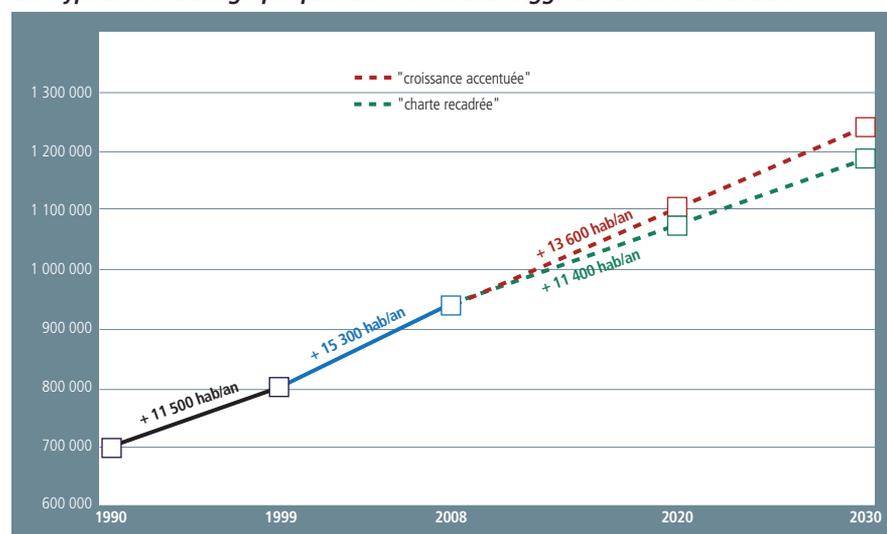
Au vu des hypothèses de l'InterSCoT, et pour conforter le modèle de développement choisi, le territoire du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine devra se préparer à accueillir dans les vingt ans qui viennent de 250 000 à 300 000 habitants supplémentaires. Cette perspective donne une responsabilité tout à fait particulière au SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine dans la réussite du projet d'aménagement de l'aire urbaine.

En complément de cet accueil de population, il conviendra également de prévoir les besoins générés par l'accroissement

de l'emploi afin de garantir un maintien du rapport actuel entre habitants et emplois (de l'ordre de 2,2 habitants pour 1 emploi, soit, à l'horizon 2030, + 113 600 à 136 400 emplois).

A ce titre, et au regard du déficit d'emplois que connaissent les territoires périurbains, il sera également recherché une meilleure répartition des activités économiques entre le cœur d'agglomération et les périphéries, afin d'éviter une hyper-concentration dans le cœur d'agglomération. Le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine aura à intégrer cet objectif dans son projet en adoptant notamment un nouveau modèle de développement économique entre le centre et la périphérie.

Les hypothèses démographiques du SCoT Grande Agglomération Toulousaine



Évolution de la population	1999	01/2008 (estimation)*	2030	Croissance 2008-2030
SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine	802 000	939 400	1 190 000 à 1 240 000	250 000 à 300 000
InterSCoT	958 000	1 130 000	1 437 000 à 1 507 000	305 000 à 377 000

\* Estimation à recalculer avec les résultats annuels des enquêtes du recensement renouvelé lors de leur publication par l'Insee.

## Les besoins à prendre en compte pour un projet d'aménagement à l'horizon 2030

### Des principes d'organisation spatiale en matière d'accueil démographique

L'exercice de planification territoriale à l'horizon de 20-30 ans pose d'abord un objectif de développement démographique dans un contexte de croissance économique et d'attractivité sans précédent.

Cependant, au regard des impératifs de cohésion territoriale, de développement durable et de lutte contre le réchauffement climatique, l'enjeu essentiel sera de maîtriser la croissance, de la réguler et de l'accueillir dans de bonnes conditions. A cet égard, la Loi SRU définit dans son article L. 122-1<sup>(1)</sup> le contenu du diagnostic du SCoT : il doit fixer les perspectives démographiques et économiques du territoire et les besoins qui en découlent en matière de logements, d'infrastructures, d'équipements et de services, et plus généralement d'offre urbaine.

Pour autant, un SCoT ne se traduit pas uniquement par des perspectives d'accueil et de croissance qui constitueraient des objectifs à atteindre : il n'est ni un document de programmation ni un outil de développement, et surtout, "l'avenir" n'est pas écrit<sup>(2)</sup>. En revanche, il incombe au SCoT de créer les conditions spatiales favorables à un développement durable, équilibré et cohérent du territoire. Autrement dit, les perspectives démographiques et économiques constituent un cadre de référence pour le SCoT, mais ne prévalent pas sur les principes d'organisation spatiale qui fondent le projet.

Ces principes contenus dans la Charte InterSCoT sont les suivants :

- le renforcement du rôle d'accueil du pôle urbain : 80 % des nouveaux habitants de l'InterSCoT sont à accueillir, prioritairement dans les zones les mieux desservies et équipées ;
- la polarisation de l'accueil en périurbain :

20 % de la croissance démographique sont à accueillir en périurbain, dont 50 % affectés aux pôles d'équilibre situés au centre de bassins de vie et sur les axes majeurs des infrastructures de transports ferroviaires ;

- l'affectation d'une partie de la croissance métropolitaine aux villes moyennes proches : soit de 50 à 60 000 personnes à accueillir sur ces villes (Montauban, Albi, Castres-Mazamet, Pamiers-Foix, Auch...), leur rôle de pôles d'appui étant à conforter.

Ainsi, l'InterSCoT n'a pas vocation à accueillir l'ensemble de la croissance métropolitaine, celle-ci se répartissant également sur les villes moyennes proches. En revanche, le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine se doit d'accueillir une part importante des nouveaux habitants (logements, équipements, services...). Le schéma ci-contre traduit ce principe de répartition de la croissance démographique sur le territoire métropolitain pour 1 000 habitants nouveaux :

- 680 habitants dans le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine,
- 170 habitants dans les SCoT périphériques, dont la moitié dans les pôles d'équilibre,
- 150 habitants dans les villes moyennes proches.

(1) Art L. 122-1 : « Les schémas de cohérence territoriale exposent le diagnostic établi au regard des prévisions démographiques et économiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et services ».

(2) Voir pour cela, les réflexions des deux séminaires prospectifs organisés par l'InterSCoT.

(3) Il s'agit de la croissance démographique attendue sur l'espace métropolitain. La part affectée aux villes moyennes concerne les retombées de la métropolisation, mais ne traduit en rien les capacités de développement propres à ces territoires.

### L'équilibre habitat – emploi : une clef pour l'autonomie des territoires

L'objectif est d'accroître l'autonomie des territoires en développant autant que possible l'emploi à proximité du domicile. Les besoins se déclinent dans le pôle central par un maintien du rapport actuel habitat / emploi, soit 2,2 habitants pour un emploi.

Ce développement économique pourrait s'opérer prioritairement par densification des zones d'activités existantes et dans les zones urbaines mixtes habitats-activités. En conséquence, les extensions ou la création de nouveaux espaces d'activités seront gérées de manière économe. Les réserves foncières pour l'économie (et les zones d'activités existantes ou en développement) sont actuellement importantes et pourraient justifier l'étude de reconversions partielles vers l'accueil d'habitats ou des différés d'ouverture, sans exclure toutefois l'identification maîtrisée de nouveaux territoires stratégiques.

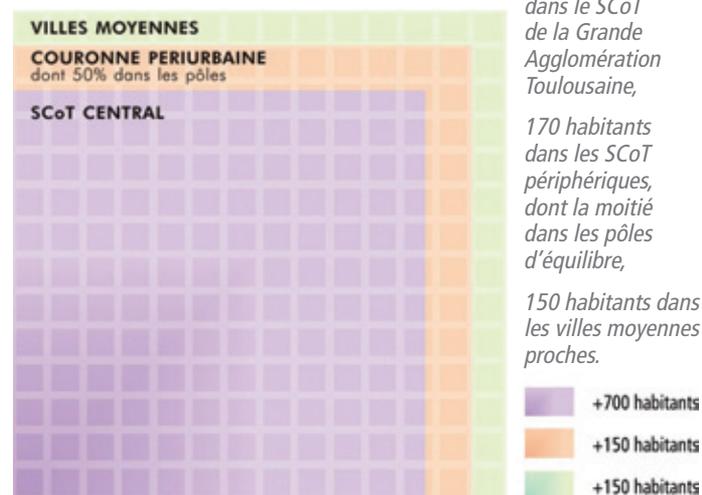
Pour 1 000 nouveaux habitants dans l'aire métropolitaine :

680 habitants dans le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine,

170 habitants dans les SCoT périphériques, dont la moitié dans les pôles d'équilibre,

150 habitants dans les villes moyennes proches.

#### Croissance métropolitaine<sup>(3)</sup>



Afin de mieux répartir géographiquement l'activité, cette volonté de rééquilibrage devra se traduire par un engagement collectif vers un nouveau modèle économique de développement entre le cœur d'agglomération et la périphérie.

### L'offre métropolitaine en équipements et services : l'enjeu de l'attractivité

Pour son rayonnement et le renforcement de son attractivité, l'aire urbaine appelle la réalisation de grands équipements et services qui seront à inscrire dans les SCoT. En prenant en compte des complémentarités entre territoires centraux et périurbains et les besoins de construction d'une offre métropolitaine commune, il s'agira d'identifier, en considérant de leur potentialité et leur accessibilité, les lieux stratégiques d'implantation de ces équipements métropolitains : pôles d'affaires, zones supports des pôles de compétitivité, plates-formes logistiques, grands pôles commerciaux, grands équipements d'accueil de manifestation, services métropolitains.

### L'offre en équipements, services et commerces : l'enjeu de proximité

#### Les besoins en équipements et services

Face aux évolutions démographiques attendues et en cohérence avec l'objectif d'autonomie des territoires, une offre

d'équipements et de services de proximité doit être développée, en concertation avec l'État et les grandes collectivités compétentes, afin de répondre aux besoins des nouvelles populations comme à ceux des habitants actuels, sans sous-estimer les effets du vieillissement.

Il s'agit autant d'une réponse en matière de proximité pour les habitants, que d'un objectif de maintien du lien social et de la "vie urbaine". Dans cette perspective, afin de contribuer à la structuration des bassins de vie ce renforcement et cette diversification des fonctions doivent s'envisager d'abord sur les centralités du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine et les secteurs de fortes densités.

#### Les besoins en commerce

Une meilleure organisation du développement du commerce sur l'aire urbaine, notamment des grandes surfaces, est un objectif partagé au sein de la Conférence d'Urbanisme Commercial issue du Schéma de Développement Commercial.

Dans un contexte de concurrence, il conviendra d'abord de répondre aux besoins de proximité des habitants pour les produits de première nécessité (achats hebdomadaires) par un maillage fin du territoire en pôles commerciaux hiérarchisés (du pôle de proximité au pôle commercial à vocation de secteur), ceci afin de rapprocher l'offre de consommation courante et de renforcer l'autonomie des territoires tout en limitant l'évasion commerciale. Les achats excep-

tionnels, liés à l'offre des pôles majeurs, restent par contre plus dépendants d'une zone de chalandise dense en population et en emplois.

### L'offre de logements : entre diversification et accessibilité

#### Un objectif de production volontariste de 9 000 à 10 500 logements par an

L'estimation des besoins en logements est fondée sur l'objectif d'accueil démographique à l'horizon 2030 selon les hypothèses retenues ainsi que sur des hypothèses d'évolution du nombre moyen de personnes par ménage et du parc de logements (structure et renouvellement). Ainsi, il faut faire face aux besoins liés à l'attractivité de l'aire urbaine, mais aussi à l'évolution des modes de vie (baisse du nombre moyen de personnes par ménage), à la nécessité de maintenir une fluidité du marché du logement et à l'exigence d'un renouvellement du parc.

Selon les hypothèses démographiques retenues, il s'agit de loger environ 1,2 million d'habitants en 2030 sur l'ensemble de la Grande Agglomération Toulousaine. Pour se préparer à ces perspectives démographiques, il faudra construire 200 à 230 000 logements supplémentaires sur la période 2008-2030, soit un accroissement annuel moyen de 9 000 à 10 500 logements par an.

Cela suppose d'accroître le rythme actuel de construction de 15 % à 35 % et met en évidence l'enjeu d'une politique du logement volontariste sur la Grande Agglomération Toulousaine.

	Besoins en logements 2030	Rythme moyen annuel	Rappel rythme annuel 1999-2005
SCoT Grande Agglomération	200 à 230 000	9 à 10 500	7 800
InterSCoT	238 à 279 000	10 700 à 12 700	10 000

## Un besoin quantitatif mais aussi une exigence qualitative

Aujourd'hui, dans un contexte de crise du logement, le besoin de diversification de l'offre d'habitat est ressenti sur l'ensemble de la Grande Agglomération Toulousaine, et particulièrement sur les secteurs bien desservis et équipés.

Une première exigence porte notamment sur le renforcement de l'offre locative sociale et intermédiaire pour mieux répondre à la diversité de besoins, maintenir la fluidité des marchés et rattraper le retard pris par rapport aux impératifs de mixité sociale de la loi SRU sur le pôle urbain. Plus particulièrement, il faut répondre aux besoins identifiés par le PDALPD et la commission de médiation DALO par le développement d'une offre accessible aux ménages les plus modestes, cumulant parfois des difficultés à la fois économiques et sociales ; mais il convient également de répondre aux besoins d'hébergement et d'insertion des plus exclus par un accroissement de l'offre de logements en structure collective. Globalement, pour ne pas aggraver le déficit actuel et pour accompagner le développement, il faudra produire un minimum de 30 % de logements locatifs sociaux.

Le maintien d'une mixité sociale passe également par l'accessibilité financière au logement : la question du logement abordable est ainsi perçue comme un besoin qualitatif sur le pôle urbain. Le développement d'une offre accessible aux primo-accédants, jeunes et moins jeunes, doit permettre d'éviter un départ de nombreuses familles vers le péri-urbain éloigné.

La capacité à engager un renouvellement urbain qualitatif constitue une troisième exigence. En effet, le territoire déjà urbanisé dispose encore souvent d'un potentiel foncier très important et généralement sous-valorisé quant à la réalisation de nouveaux

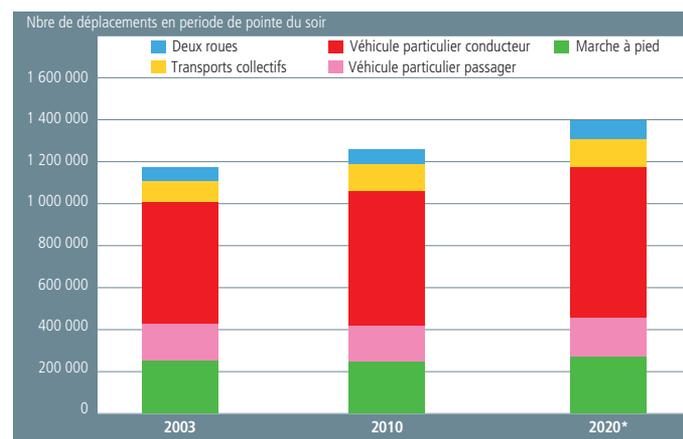
programmes de logements. Dès lors que les grandes opérations d'urbanisme en cours, maîtrisées par l'action publique, arriveront à terme, ce potentiel représentera progressivement une part plus importante et plus stratégique dans la production totale de logements de la ville.

### L'offre de transport : vers un nouveau modèle urbanisme - transport

Favorisant un usage important de la voiture particulière qui entraîne des effets néfastes (émission de gaz à effet de serre, consommation accrue d'espace et d'énergie, atteinte à la cohésion sociale...), la faible densité de l'agglomération toulousaine constitue un handicap certain à la mise en place d'un système de déplacements durable. Les premiers résultats issus de la modélisation<sup>(1)</sup> simulant une situation 2020 sur la base des hypothèses démographiques de la Charte InterSCoT mettent en évidence les tendances suivantes :

- augmentation globale des déplacements d'environ 20 % ;
- augmentation dans des proportions encore plus importantes des km parcourus par véhicule dans l'aire urbaine, et augmentation des véhicules à l'heure (congestion) ;
- augmentation de la fréquentation des transports collectifs, mais stagnation de la part des transports collectifs, en raison de la part des transports collectifs entre 2010 et 2020 si aucun projet d'ampleur n'est réalisé (l'essentiel de la programmation des transports collectifs urbains ne va pas au-delà de 2010).

Levier pour la structuration du territoire de l'aire urbaine (desserte des pôles, connexion transports en commun urbains et chemin de fer, lieux d'échange multimodaux...), le système de transport devra par conséquent être réfléchi en tenant compte de ces évolutions.



### Quelques simulations de l'évolution des déplacements à l'horizon 2020

Ainsi, devant le dynamisme démographique de l'aire urbaine toulousaine, il est primordial d'anticiper les besoins de déplacements futurs en prenant en compte les objectifs de la Charte InterSCoT :

- la densification et la polarisation de l'urbanisation (urbanisme de proximité, politique de l'habitat, localisation de l'activité économique...);
- la nécessité de favoriser les reports entre les différents modes de transport ;
- la conception multimodale des voiries, afin de structurer l'urbanisme et d'accompagner le développement sans favoriser l'étalement urbain.

(1) Les partenaires locaux en matière de politique ou de gestion de déplacements regroupés au sein du partenariat SGGD (Système de Gestion Globale des Déplacements), ont élaboré un modèle multimodal de déplacements à l'échelle de l'aire urbaine élargie aux terminus ferroviaires de banlieue. A partir de données socio-économiques (répartition des habitants, des emplois, des équipements...), de données comportementales, et de données de réseaux de transport (voirie, transports collectifs), celui-ci reconstitue les déplacements actuels et simule leur évolution en fonction de l'évolution socio-démographique ou d'offre de transport.

**La nouvelle donne environnementale : un double enjeu de protection et de gestion économe des ressources**

La prise en compte du changement climatique bouleverse les pratiques en matière d'aménagement de l'espace.

Le dynamisme du territoire rend primordiale la définition de principes pour l'accueil de la population et pour la prise en compte des incidences directes et indirectes de cet accueil sur l'environnement. Dans l'objectif d'une gestion économe du foncier, la priorité doit ainsi être donnée au renouvellement urbain et à la maîtrise de l'extension urbaine. Par ailleurs, la gestion des déplacements est essentielle ; la limitation de leur augmentation doit s'accompagner d'un développement d'alternatives crédibles à l'automobile. Ces orientations doivent contribuer à mieux maîtriser l'accès aux ressources telles que le sol, le sous-sol, l'énergie ou l'eau. Les effets sur la santé publique seront alors mieux anticipés et donc maîtrisables.

L'analyse de la situation actuelle fait ainsi émerger un certain nombre de besoins à satisfaire.

**Le maintien d'un équilibre entre espaces urbanisés et non urbanisés doit se traduire par :**

- la préservation des espaces agricoles pérennes ;
- la préservation et la création d'espaces naturels nécessaires au fonctionnement écologique du territoire ;
- l'accompagnement des transformations des paysages et des identités.

**La préservation des ressources encore accessibles est capitale ; elle passe par :**

- la maîtrise de l'énergie consommée aujourd'hui, quelle que soit son origine ;
- l'économie d'énergie, particulièrement par réduction du coût de la mobilité ;
- le développement des énergies renouvelables, notamment pour une réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- la gestion économe des ressources du sous-sol et le développement de ressources alternatives ;
- la gestion économe et qualitative des ressources en eau.

**Enfin, il est essentiel de répondre de façon optimale au devoir de santé et de sécurité publique, par :**

- une gestion des risques et une maîtrise en matière de sécurité des personnes et des biens ;
- le maintien de zones "calmes" à protéger des nuisances, des contraintes et des risques.



# Le diagnostic de l'Aire Urbaine

Ce diagnostic se décline en quatre axes issus du modèle de développement de la Charte InterSCoT :

## Axe 1 : Développement et structuration des territoires

Assurer l'autonomie des territoires dans la complémentarité

## Axe 2 : Cohésion sociale et solidarité des territoires

Intégrer les habitants et garantir l'accès à la ville pour tous

## Axe 3 : Accessibilité et échanges dans l'aire urbaine

Organiser les échanges dans l'aire urbaine et avec les autres territoires

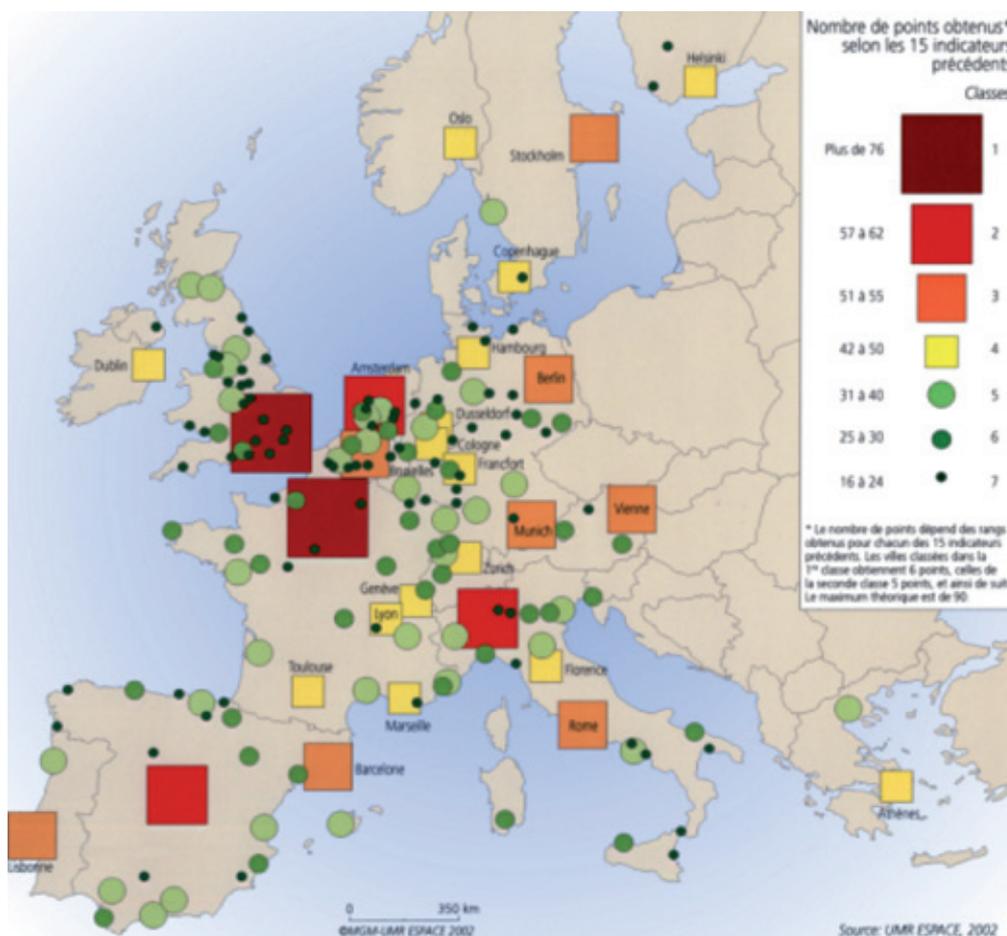
## Axe 4 : Gestion environnementale des territoires

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

Pour chaque axe, les chapitres suivants sont présentés :

- État des lieux
- Risques et opportunités
- Enjeux stratégiques au regard du développement et de la structuration des territoires

**Classement des 180 villes  
selon 15 indicateurs  
de rayonnement**



Source : " Les villes européennes -  
Analyse comparative ", Céline Rozenblat,  
Patricia Cicille (DATAR), 2003

# Axe 1 : Développement et structuration des territoires

## Assurer l'autonomie des territoires dans la complémentarité

## État des lieux

### Un positionnement métropolitain qui s'affirme

#### Un rayonnement à l'international encore perfectible

Selon l'étude<sup>(1)</sup> de la DIACT sur l'analyse comparative des grandes villes européennes, Toulouse se distingue par un niveau de rayonnement supérieur à son poids de population. Elle partage cette caractéristique avec une quinzaine de villes françaises. Dans la hiérarchie urbaine établie par l'étude, Toulouse se classe ainsi en 28<sup>e</sup> position au niveau européen et intègre un groupe dans lequel figurent, entre autres, les villes de Lyon et Marseille pour la France, Athènes, Dublin, Hambourg, Genève, Helsinki, Florence ou encore Zurich pour le reste de l'Europe.

Cette analyse comparative révèle autant les freins que les accélérateurs de rayonnement des grandes villes européennes. Le niveau d'attractivité de Toulouse balance ainsi entre des avantages concurrentiels et des faiblesses structurelles.

Parmi ses facteurs de développement, l'aire urbaine de Toulouse peut s'appuyer sur une croissance résidentielle soutenue. En attes-

tent les 1,7 % d'augmentation annuelle de la population depuis 1990 qui s'accompagnent d'un fort excédent migratoire (+ 1,2 % par an). Les trajectoires résidentielles témoignent également d'un fort rayonnement puisque 12 % des "nouveaux arrivants" viennent de l'étranger, 20 % de la région parisienne et 75 % sont extérieurs à Midi-Pyrénées.

L'évolution de l'emploi constitue un autre moteur de la croissance. Avec 3,5 % d'augmentation par an<sup>(2)</sup> et une forte représentation des emplois métropolitains supérieurs, l'aire urbaine de Toulouse crée des emplois, notamment de type tertiaire supérieur, qui renforcent son image de marque. Sa spécialisation universitaire et son potentiel de recherche académique et privé (plus de 200 laboratoires) participent également à la qualification du territoire et à sa reconnaissance dans les réseaux européens. Malgré ces ressources, l'aire urbaine de Toulouse, selon l'étude de la DIACT, accuse un déficit de fonctions métropolitaines dans certains domaines. Des faiblesses persistent en matière de commandement, comme le montre son niveau de dépendance vis-à-vis de grands donneurs d'ordre extérieurs, en particulier dans ses domaines d'excellence

(aéronautique, spatial, électronique, santé). La métropole toulousaine est également peu influente sur le plan financier, avec un secteur bancaire moins présent qu'ailleurs. Sa faible participation à l'organisation de congrès et de salons internationaux constitue aussi, à un autre niveau, un frein à son attractivité et à son rayonnement touristique. Malgré la proximité de l'Espagne et du Portugal, qui produisent des flux de plus en plus importants, le territoire toulousain reste éloigné des grands itinéraires d'échanges européens. En ce qui concerne la desserte ferroviaire à grande vitesse, Toulouse accuse un retard certain. L'enjeu est d'améliorer les liaisons avec Paris, mais aussi de se raccorder au réseau LGV de l'axe méditerranéen. En revanche, l'aéroport de Toulouse-Blagnac est un élément fort d'intégration urbaine, (trafic et liaisons internationales en hausses). Les infrastructures aéroportuaires sont cependant susceptibles d'être saturées à long terme et il convient d'assurer les conditions de maintien et d'évolution durable de cette attractivité.

(1) "Les villes européennes – Analyse comparative", Céline Rozenblat, Patricia Cicille, 2003.

(2) Unedic- Emploi salarié privé.

### Un pôle universitaire et scientifique performant

Avec plus de 100 000 étudiants dans l'enseignement supérieur, l'université de Toulouse se place parmi les toutes premières en France. Ce pôle propose une offre d'enseignement riche et diversifiée s'appuyant sur 3 universités et 12 écoles d'ingénieurs, dont les plus connues sont l'École Nationale de

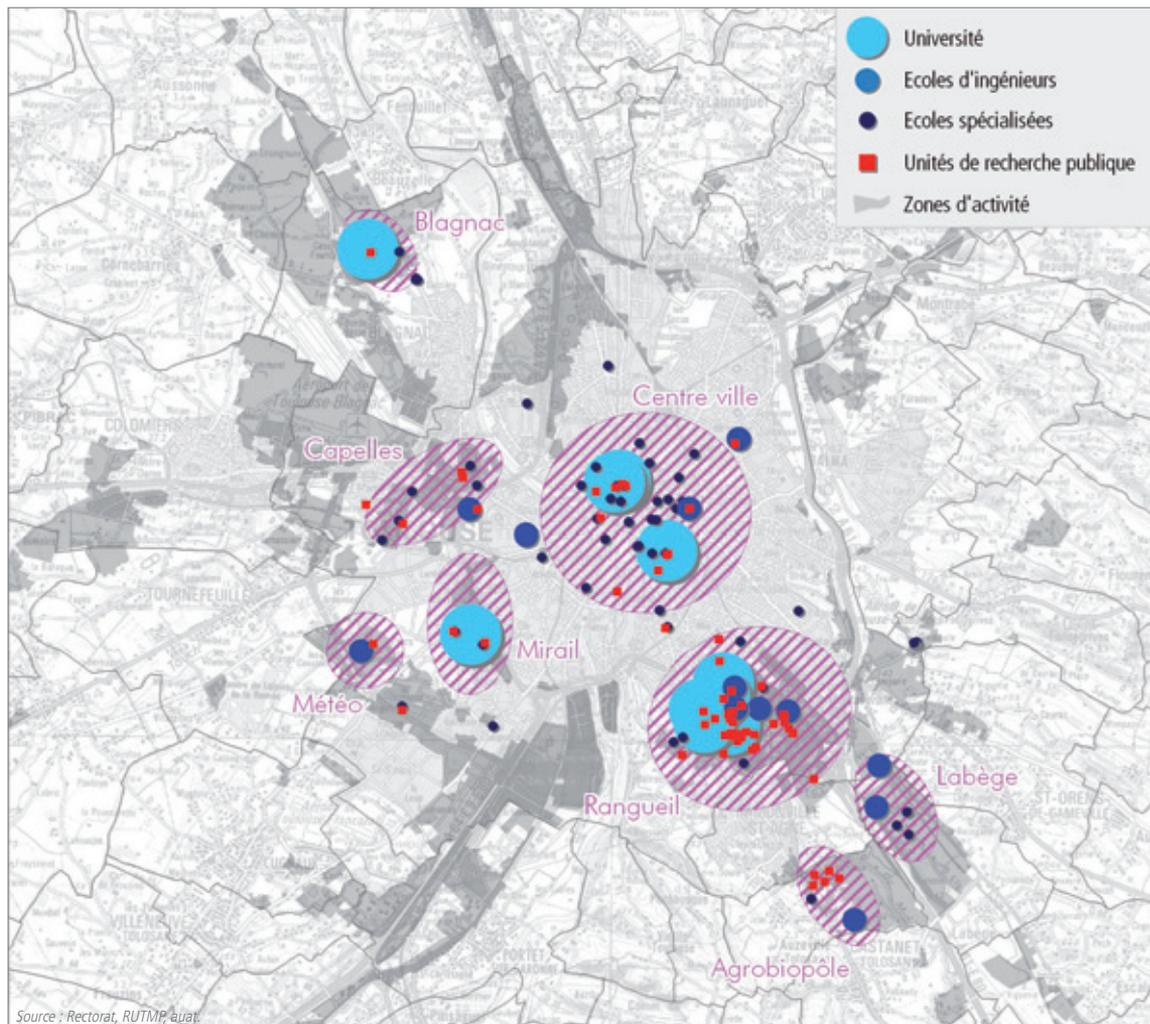
l'Aviation Civile, l'École Nationale Supérieure de l'Aéronautique et de l'Espace, l'École Nationale Supérieure d'Ingénieurs de Constructions Aéronautiques, l'École Nationale Supérieure Agronomique de Toulouse, l'Institut National des Sciences Appliquées... Les écoles d'ingénieurs se caractérisent par ailleurs par un ancrage fort dans les domaines de compétences économiques de l'aire urbaine de Toulouse.

Le positionnement de l'Université toulousaine s'est renforcé par la création en 1995 d'un pôle universitaire européen et par la signature en 2007 d'une convention constitutive d'un Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur (PRES). Ce dernier dispositif, mis en œuvre à l'initiative du Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche, vise à rapprocher les structures et à développer de nouvelles synergies. Le PRES "Université de Toulouse" fait partie des plus grands de France, tant en nombre d'étudiants qu'en volume global de publications scientifiques.

Ce rapprochement des établissements universitaires s'accompagne d'un renforcement de la structuration de la recherche régionale. En attestent les deux grands "Réseaux Thématiques de Recherches Avancées" (RTRA), en sciences économiques et en sciences et technologies de l'aéronautique et de l'espace, auxquels s'associe un "Réseau Thématique de Recherche et de Soins" (RTRS) dans le domaine de la santé et de la lutte contre le cancer.

Ces labellisations (PRES, RTRA et RTRS), soutenues par des dispositifs régionaux, sont l'expression des compétences universitaires et scientifiques de Midi-Pyrénées. Elles témoignent aussi d'un travail en réseaux pour développer une "Université de site" et disposer d'une plus grande reconnaissance à l'international. Ainsi, une mobilisation des acteurs de la recherche et de l'enseignement est à l'œuvre, avec de nouveaux projets collaboratifs sources de richesses et de développement pour la métropole toulousaine.

**Les pôles scientifiques et académiques de l'agglomération toulousaine**



### Des pôles de compétitivité, sources d'innovation et de diversification de l'économie

En 2004, l'État a lancé un appel à projet "Pôles de compétitivité"<sup>(1)</sup> comme support de sa nouvelle politique industrielle. Bâti autour de partenariats croisés (industrie / recherche / formation), ces pôles ont vocation à valoriser les ressources spécifiques des territoires sur des projets industriels de grande envergure. Par cette mise en réseau des acteurs de l'innovation, des systèmes de compétences émergent, sources de développement et d'attractivité.

Trois pôles de compétitivité concernent l'agglomération toulousaine et son espace métropolitain :

- le pôle "Aerospace Valley", centré sur les secteurs de l'aéronautique, du spatial et des systèmes embarqués, a une vocation mondiale et rayonne sur deux régions, Midi-Pyrénées et Aquitaine. Il associe de grandes entreprises (Airbus, Alcatel-Space, EADS-Astrium, Freescale Semiconducteurs, Latécoère...), des organismes de recherche publics (CNRS, CNES, ONERA...), des universités et des écoles d'ingénieurs (Université Paul-Sabatier, SUPAERO, ENAC, ENSICA...);
- le pôle "Cancer-Bio-Santé" (CBS) regroupe les principaux acteurs de Midi-Pyrénées contribuant à la lutte contre le cancer. D'envergure nationale, le pôle CBS prend une autre dimension en se rapprochant des deux autres pôles de compétitivité de la santé que sont le strasbourgeois "Innovations Thérapeutiques" et le lyonnais "Biopôle" ;

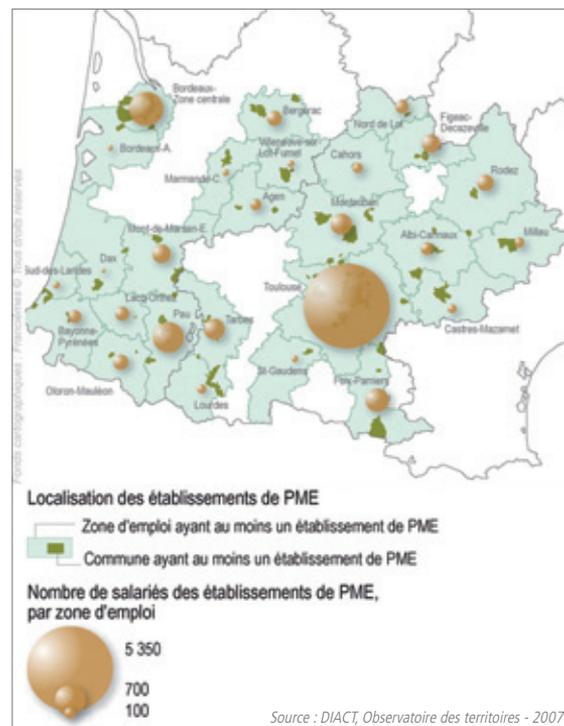
(1) Un pôle de compétitivité est défini dans la loi de finances pour 2005 comme le « regroupement sur un même territoire d'entreprises, d'établissements d'enseignement supérieur et d'organismes de recherche publics ou privés qui ont vocation à travailler en synergie pour mettre en œuvre des projets de développement économique pour l'innovation ».

- le pôle "AgriMip Innovation", labellisé en juillet 2007, couvre les domaines de l'agriculture, de l'agro-industrie, de l'agro-alimentaire et des sciences vétérinaires dans leur sens le plus large. Ce pôle, qui est en phase de maturation, concerne un territoire très large et offre de réelles opportunités de développement par valorisation de filières agricoles et agro-ressources.

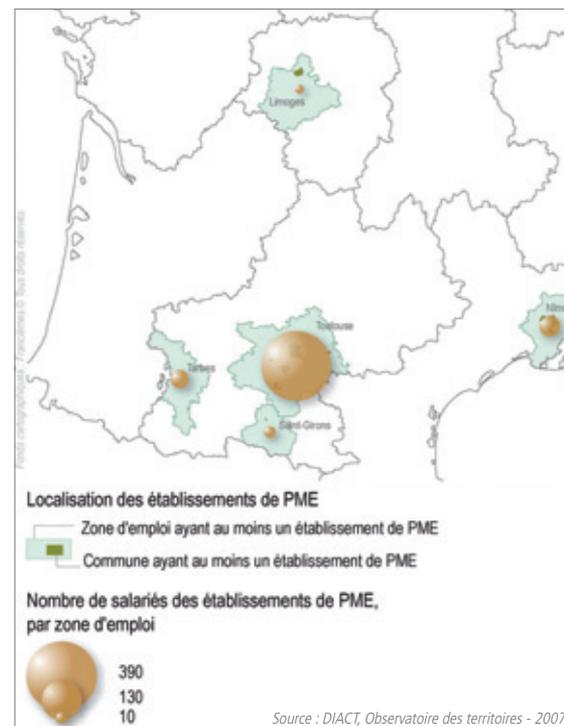
Ces pôles de compétitivité engagent des projets structurants avec des effets

d'entraînement sur le territoire. En attendant, notamment, pour le pôle Aerospace Valley, les aménagements d'Aeroconstellation, la zone d'activités de Saint-Martin du Touch, l'itinéraire grand gabarit et le projet de Montaudran "Aerospace Campus". Il en est de même pour le pôle Cancer-Bio-Santé qui participe à la recomposition de l'ancien site AZF avec le projet d'aménagement urbain du Cancéropôle de Toulouse.

**Aerospace Valley :**  
Établissements de PME et effectifs salariés



**Cancer-Bio-Santé :**  
Établissements de PME et effectifs salariés



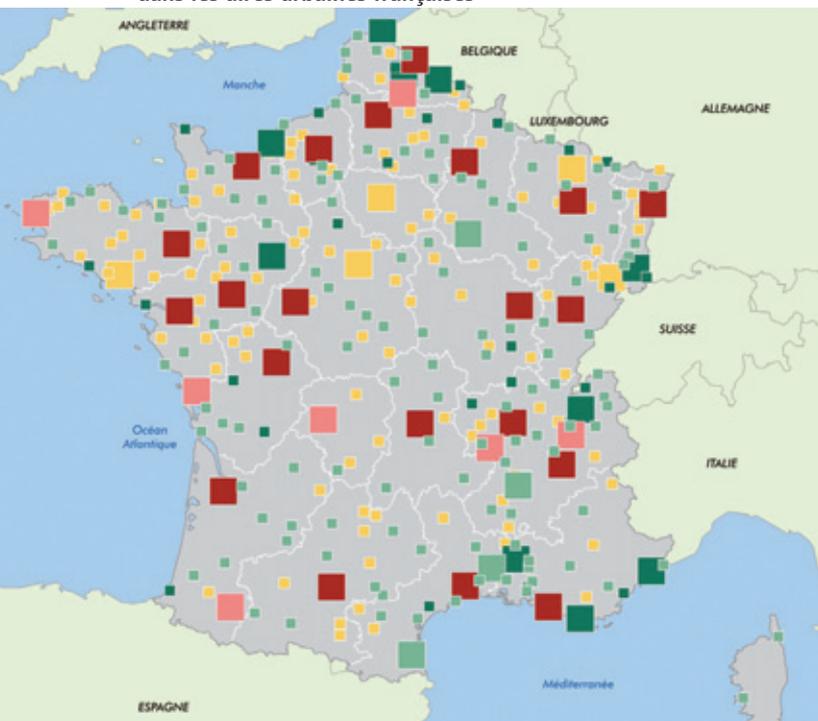
### Un effet d'entraînement sur l'espace métropolitain

Du fait d'une forte attractivité, la croissance démographique ne se limite pas à l'aire urbaine de Toulouse : elle s'étend aux couloirs la reliant aux villes moyennes proches, notamment en direction de Montauban, Albi, Pamiers-Foix ; et contrairement à la décennie précédente, les villes moyennes retrouvent un certain dynamisme en population et en emploi. Ces villes ont également renforcé leurs fonctions urbaines (enseignement, activités économiques...), ce qui favorise la perspective d'une meilleure répartition de la "croissance métropolitaine".

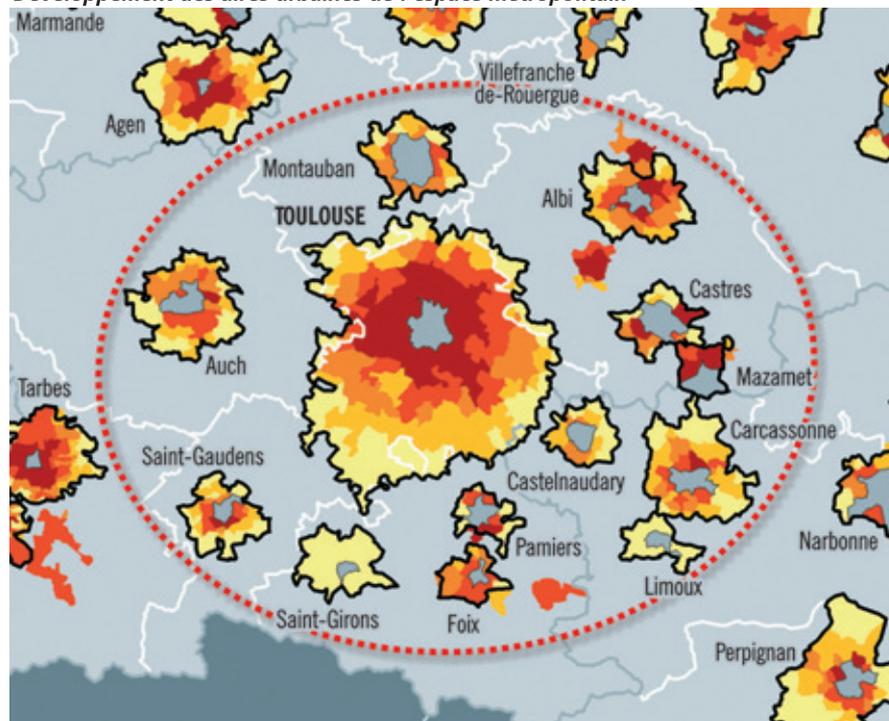
Toutefois, ce vaste territoire présente également des fragilités : fort étalement urbain, déséquilibre des territoires, dispersion de l'habitat, concentration des services et de l'emploi, engorgement du système de déplacement, problèmes sociaux et d'accès au logement... Il souffre d'une crise de croissance, fruit de son attractivité et de son image de marque positive.

Les politiques d'aménagement sont ainsi confrontées à un nouveau défi, celui de la maîtrise d'un développement urbain particulièrement rapide au sein de l'espace métropolitain.

**La représentativité de la population étudiante dans les aires urbaines françaises**



**Développement des aires urbaines de l'espace métropolitain**



Source : Territoires et emploi, insee-auat 2004

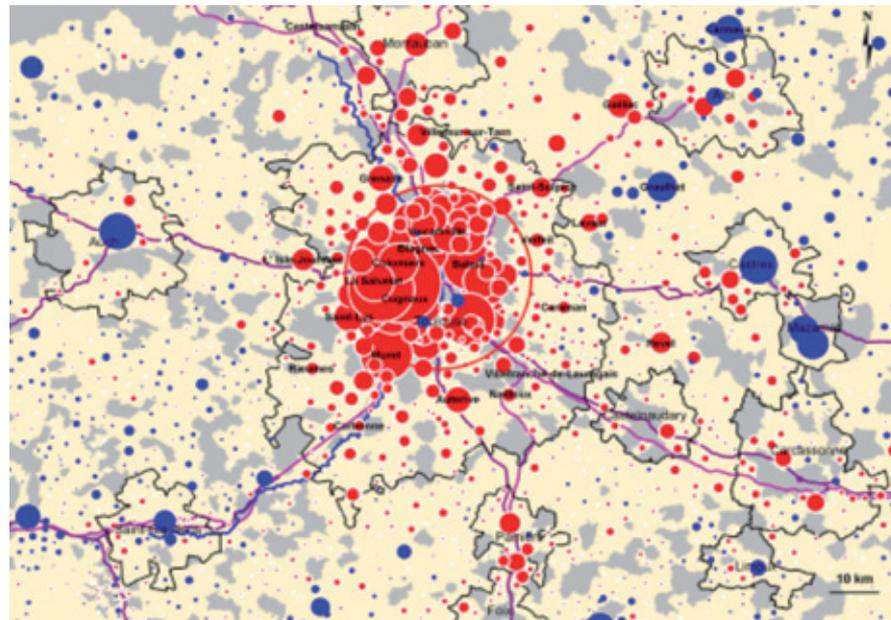
## Un pôle urbain qui poursuit son développement

### Un accueil renforcé dans le cœur d'agglomération, malgré une poursuite de l'étalement urbain

Le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine, où résident 80 % des habitants de l'aire urbaine, est un territoire particulièrement attractif. Ainsi, depuis 1999, la population croît de 15 000 habitants par an, soit 3 500 de plus que sur la période 1990-1999. Les naissances sont nombreuses, ce qui témoigne d'une population plutôt jeune, et les nouveaux arrivants présentent très souvent un profil de jeunes actifs, pour certains qualifiés, pour d'autres peu diplômés et à la recherche d'un emploi. Si l'ensemble des territoires de l'aire urbaine accueille des habitants, la commune de Toulouse (435 000 habitants) continue à croître, avec 44 000 personnes supplémentaires estimées entre 1999 et 2006. Ce phénomène ne lui est pas spécifique, d'autres grandes villes-centres françaises connaissent également un "retour à la croissance".

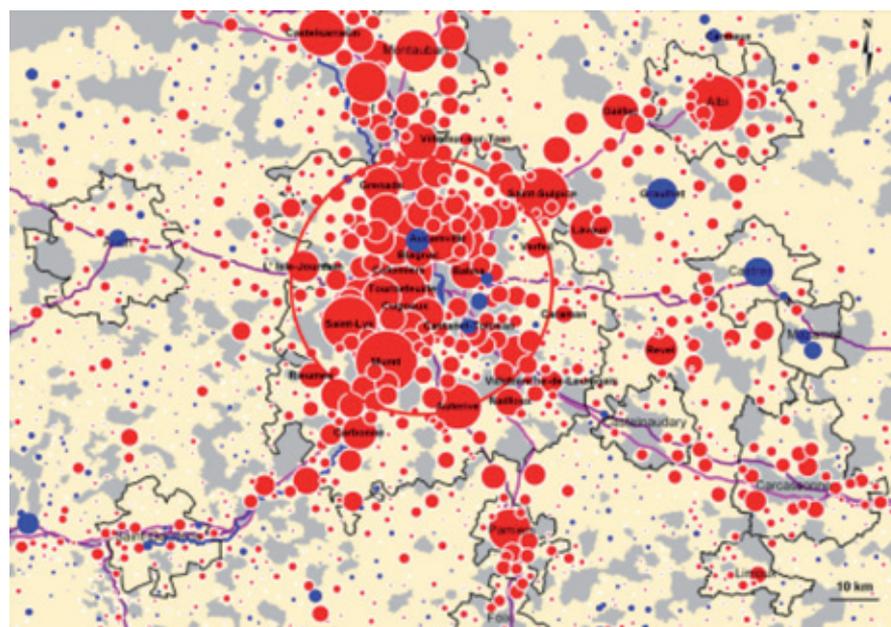
Les autres communes du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine ont accueilli environ 60 000 habitants depuis 1999, notamment les communes proches de Toulouse. Il en résulte une réelle densification de la partie la plus centrale du territoire, celle sur laquelle les investissements publics ont été particulièrement importants (transport, infrastructures et services...).

Dans le même temps, la population se desserre en direction du périurbain. La progression démographique y est tout à fait remarquable, notamment depuis 1999, avec en moyenne 3 800 habitants de plus par an. Cette diffusion dépasse même les limites de l'aire urbaine, empruntant les grands axes de communication du réseau routier.



*Évolution démographique annuelle dans les communes de l'espace métropolitain*

1990-1999  
(recensements de la population)



1999  
Dernière enquête du recensement rénové

### Une amélioration du rapport entre l'emploi et les habitants

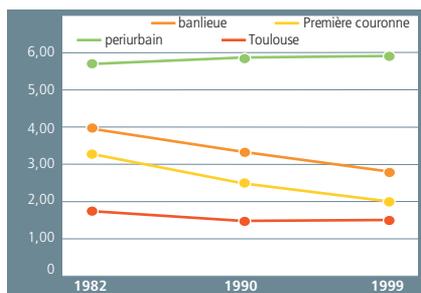
Si le ratio habitant/emploi s'améliore, la dynamique de centralité et/ou l'autonomie du territoire ne sauraient être que relatives, compte tenu de la forte dissociation habitant / emploi et des équilibres fonctionnels qui se font à l'échelle de l'agglomération.

Ainsi, les lieux de résidence sont de plus en plus éloignés des lieux d'emploi, ce qui modèle souvent un fonctionnement de territoire sur un schéma centre-périphérie.

Toulouse, de par son rôle de capitale régionale et ses fonctions métropolitaines, concentre en 1999 près de 60 % des emplois de l'aire urbaine. Son poids s'est néanmoins réduit au cours des vingt dernières années au profit des communes de banlieue, dont la part est passée de 21 % en 1982 à 31 % en 1999. Cette croissance des emplois s'est polarisée sur les communes de première couronne, essentiellement Blagnac et Labège.

Le redéploiement de l'emploi a pour effet d'améliorer l'équilibre habitant / emploi dans les communes de la banlieue toulousaine : un emploi pour trois habitants en 1999, contre un pour quatre en 1982. Cette reconfiguration de l'emploi est moindre en couronne périurbaine : le nombre d'emplois y a progressé de 25 % en vingt ans, alors que la population s'est accrue de 36 %. En conséquence, le rapport habitant/emploi s'est dégradé.

#### Evolution du ratio habitant / emploi dans le SCoT de la grande agglomération toulousaine



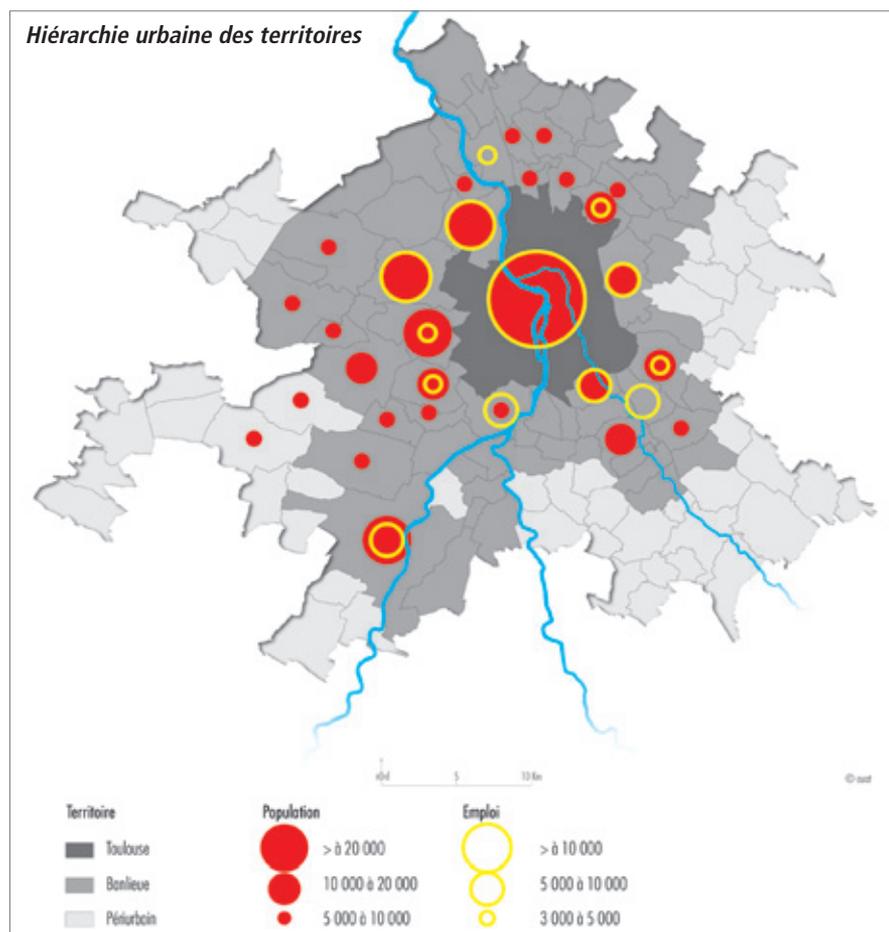
Source : Recensements de la population.

Sur la période récente, la croissance de l'emploi en banlieue s'est nettement accélérée et des évolutions positives se font jour en périurbain, soit pour des activités liées aux besoins des populations résidentes, soit pour des entreprises désireuses de plus d'espace, au moins pour une partie de leurs activités, et qui recherchent un cadre d'accueil plus favorable. Les grands projets économiques, comme celui d'Eurocentre, ou les politiques de qualité et de labellisation de certaines zones d'activités ont en partie favorisé ce redéploiement des activités.

### Un territoire diversifié, entre urbanité et ruralité

Le territoire du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine présente des spécificités importantes héritées de son développement. Il recouvre de nombreux espaces, dont certains ont des caractéristiques périurbaines, mais l'essentiel est à dominante urbaine et s'organise autour de plusieurs polarités :

- Le "cœur de l'agglomération" s'inscrit dans un "pôle urbain" (71 communes



Source : RP 1999.

selon la définition de l'Insee en 1999). Cet espace s'élargit constamment du fait des nouvelles urbanisations. En son centre, Toulouse et les communes de première couronne portent, comme dans d'autres agglomérations, l'essentiel des fonctions métropolitaines : enseignement supérieur, recherche-développement, services supérieurs aux entreprises, services administratifs régionaux...

- Sur la dernière décennie, la banlieue s'est structurée et s'est dotée d'équipements et de services. Des centralités urbaines, identifiées dans le Schéma Directeur adopté en 1998 (Colomiers, Ramonville-Saint-Agne, Blagnac...) ou situées au-delà de ce périmètre (Muret), se sont affirmées et ont structuré des espaces de vie quotidienne en pétales autour du cœur d'agglomération. L'offre de services s'y est diversifiée, offrant aujourd'hui aux habitants une gamme élargie : commerce, politiques culturelles et sportives, vie associative... Les espaces publics, qu'ils soient urbains ou de loisirs, se sont également développés et ont gagné en qualité.
- Le périurbain concerne cinquante communes en limite inférieure du périmètre du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine. Sa caractéristique est une plus grande dépendance en matière d'emploi, et une croissance démographique rapide en même temps qu'une dispersion de l'urbanisation, ce qui accentue les déséquilibres et rend difficile la réponse aux besoins des habitants en termes de services et d'équipements et de desserte par les TC.

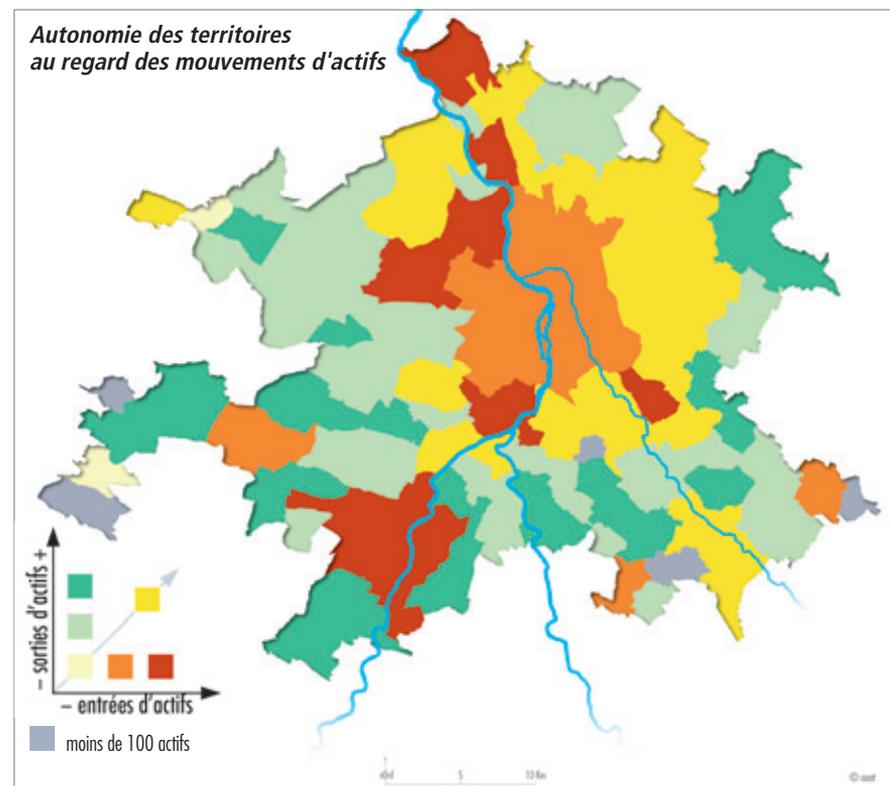
### Des pôles d'emploi et des communes à vocation résidentielle

Au cours des vingt dernières années, l'emploi et les mouvements d'actifs ont structuré le territoire et une certaine hiérarchie urbaine s'est établie, chaque commune remplissant des fonctions spécifiques :

- des communes autonomes (en orange), avec un taux d'emploi sur place élevé ; c'est le cas de Toulouse, ainsi que de certaines communes périurbaines comme Auterive, Grenade, Saint-Sulpice, Saint-Lys... ;
- des communes avec une vocation économique affirmée (en rouge), constituant aujourd'hui de véritables pôles d'emploi en cœur d'agglomération, comme

Colomiers, Blagnac, Labège, Portet-sur-Garonne, Muret ;

- des communes faiblement autonomes (en jaune), qui génèrent d'importants mouvements d'actifs bien que disposant d'un certain nombre d'emplois ; il s'agit essentiellement de communes de banlieue, comme Balma, L'Union, Ramonville Saint-Agne, Cugnaux, Saint-Orens de Gameville, Quint-Fonsegrives ou Aucamville...
- des communes résidentielles et largement dépendantes (en vert) du fait d'un faible niveau d'emploi et de nombreuses sorties d'actifs : communes du pôle urbain les moins dotées en activité économique et communes d'une large ceinture en couronne périurbaine.



Source : Insee-auat, Territoires et emploi, 2004.

## Des territoires à vocation économique

**L'emploi croît fortement, en particulier dans le tertiaire, et se concentre dans le cœur d'agglomération**

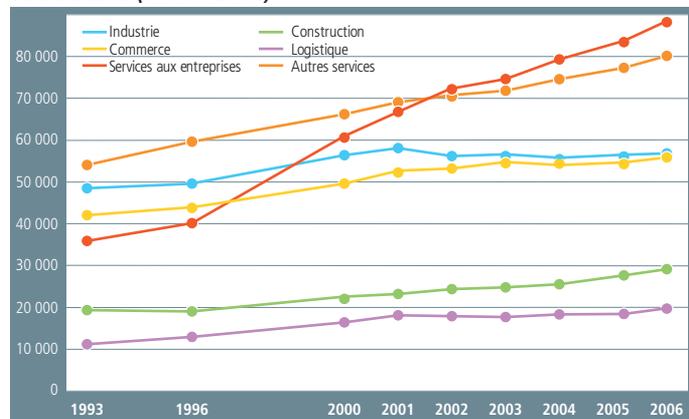
Depuis 1999, les 10 000 salariés privés de plus par an dans le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine marquent une véritable mutation de l'emploi vers une "industrie des services". Malgré les évolutions favorables dans le secteur de la construction aéronautique et spatiale,

l'industrie au sens large tend à perdre des emplois, dont une partie est externalisée vers les services aux entreprises (ingénierie, informatique, recherche, comptabilité-gestion, sécurité, nettoyage...). Les activités servicielles sont donc en plein déploiement, ainsi que les services aux particuliers (santé, action sociale, activités récréatives...), les services collectifs (éducation, banque, assurance...) et les activités touristiques (hôtellerie, restauration...). Dans les secteurs plus traditionnels, les effectifs sont également en augmentation, en particulier dans les activités du BTP et des travaux publics, ainsi que dans la logistique.

Cette tendance générale à la tertiarisation s'associe à une forte concentration de l'emploi dans le cœur de l'agglomération toulousaine. Cependant, un desserrement s'opère aujourd'hui autour d'activités consommatrices d'espace et recherchant une bonne accessibilité (entrepôt, stockage, commerce, distribution, construction), de même que pour des activités s'appuyant sur la demande locale (services aux particuliers, services collectifs, santé).

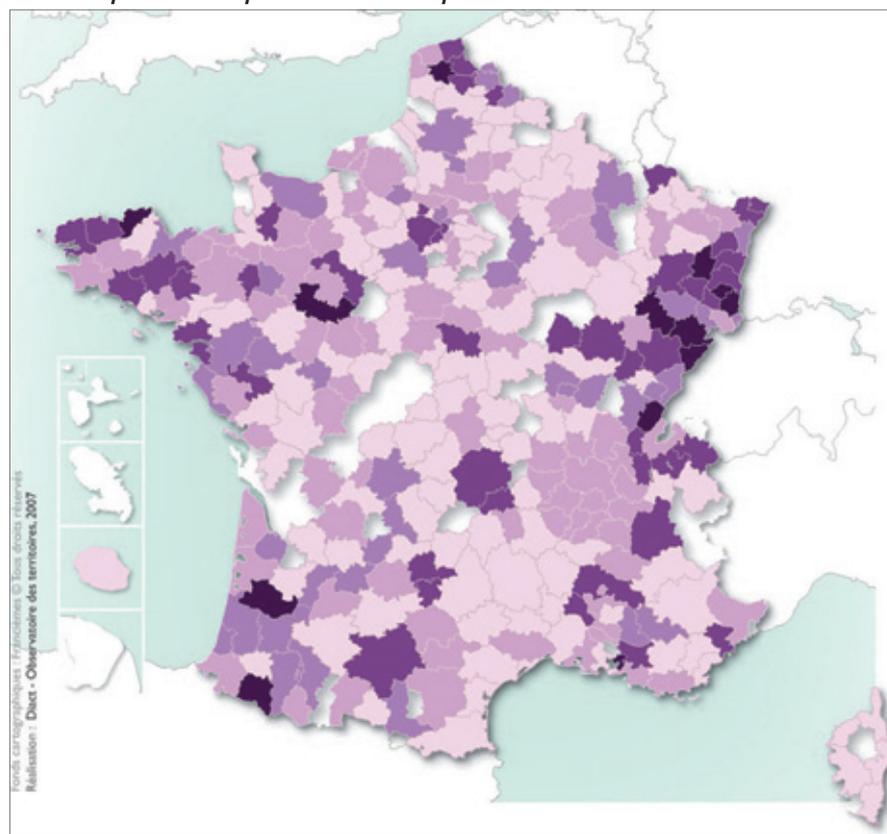


**Évolution de l'emploi privé de la Grande Agglomération Toulousaine (1993 - 2006)**



Source : UNEDIC.

**Poids des pôles de compétitivité dans l'emploi industriel**



Source : SESSI, Le 4 Pages des statistiques industrielles n°238 - décembre 2007.

## Une base productive encore prépondérante

Forte de son potentiel industriel et technologique, l'économie toulousaine conserve une structure productive<sup>(1)</sup> parmi les plus représentatives de France. Avec 57 % de l'emploi privé, l'aire urbaine de Toulouse présente un profil plus productif que Marseille (48 %), Bordeaux et Lille (52 %), mais moins productif que celui de Lyon.

D'autre part, comme l'indique une publication<sup>(2)</sup> du Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Emploi, l'imbrication des pôles de compétitivité dans l'emploi industriel est particulièrement importante sur le territoire toulousain. Cela témoigne à la fois d'une forte spécialisation sectorielle et d'une technicité particulièrement élevée de son appareil productif.

Cette prédominance des activités de production et des services connexes s'accompagne d'un fort développement des emplois résidentiels<sup>(3)</sup>. Avec près de 3 000 à 4 000 emplois supplémentaires tous les ans, ces activités participent activement à la croissance.

Cette partition de l'économie, entre activités de production et services à la population, dessine les enjeux stratégiques de l'aire urbaine de Toulouse. D'un côté, la sphère résidentielle représente un potentiel de développement considérable pour l'ensemble du territoire au vu des dynamiques

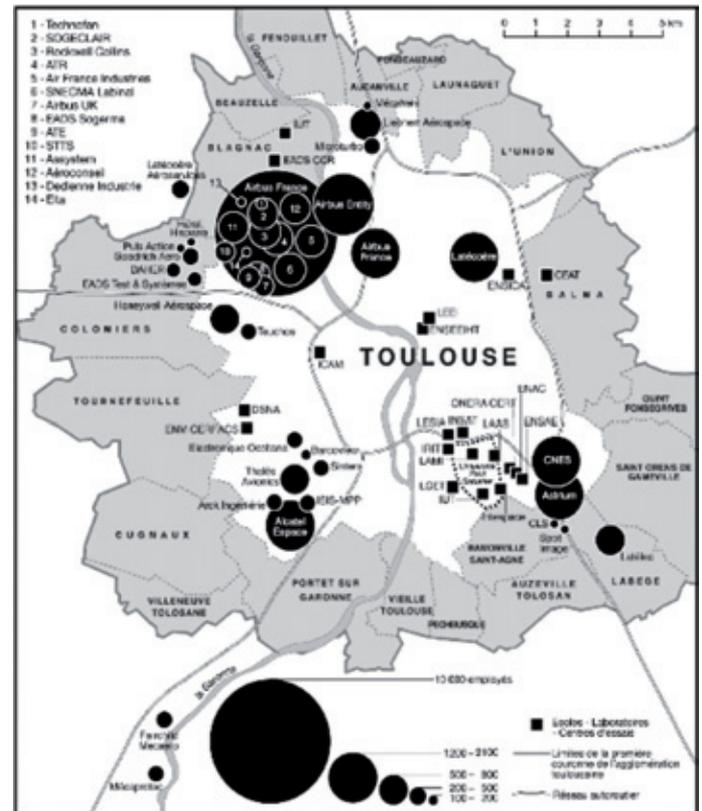
démographiques. De l'autre, la sphère productive constitue une base de croissance plus fragile, menacée par les délocalisations et engagée dans une profonde mutation structurelle. Pour autant, la consolidation de ces activités de production est fondamentale.

## Les conditions d'accueil d'entreprises, un facteur de développement des territoires

Les entreprises prennent en compte plusieurs critères dans leur choix de localisation (accessibilité, cadre de vie, environnement...), mais celui de l'offre immobilière et des zones d'activités constitue un facteur décisif d'attractivité et de compétitivité, tant pour les entreprises qui souhaitent s'implanter sur le territoire que pour celles qui envisagent de s'agrandir. Pour répondre à leurs attentes, se développe une "chaîne immobilière" susceptible de couvrir les différentes étapes de leur développement et de leur maturation.

Dans le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine, les zones d'activités couvrent au total (espaces occupés et disponibles compris) 3 600 hectares (soit 90 % de l'offre de l'aire urbaine) et sont d'une grande diversité. Différentes générations de zones se sont développées, présentant des caractéristiques très variées en matière de localisation, de vocation, de surface, de niveau d'équipements, de paysages...

Le potentiel économique du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine se structure autour de pôles d'ancrage forts, à haute valeur technologique, et pour certains, pourvoyeurs de nombreux emplois (Labège-Innopole, Aérospatiation, Basso-Cambo, Montaudran, Agrobiopôle...). Pour autant, l'activité économique n'est pas restreinte aux zones d'activités puisque 55 à 60 % des emplois y sont extérieurs.



**Carte des principaux établissements aérospatiaux et des instituts d'enseignement et de recherche les plus liés à l'industrie de l'informatique.**

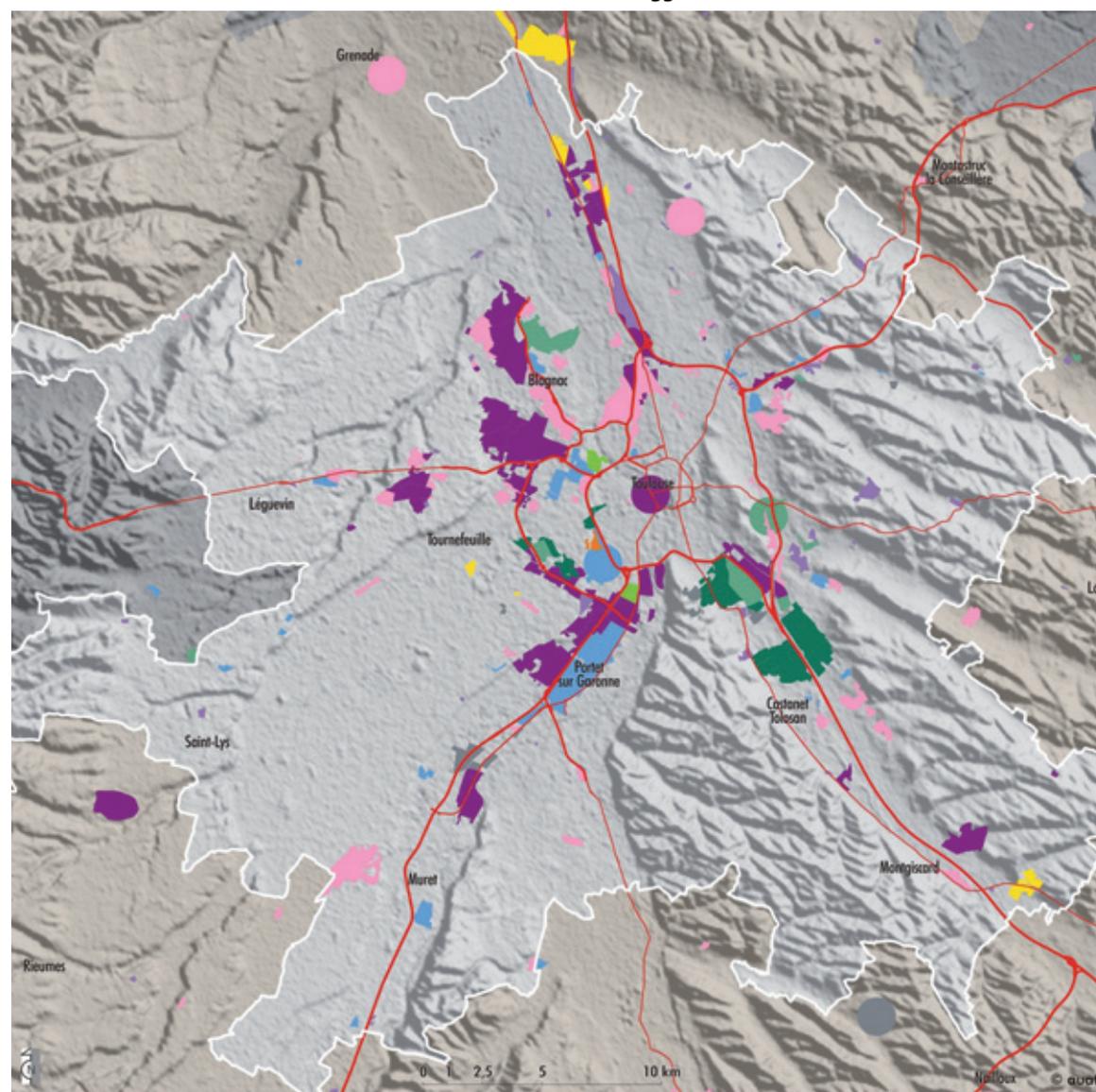
Source : J-M Zuliani.

(1) La sphère productive décrit l'ensemble des activités qui concourent à la production d'un bien principalement destiné à être exporté du territoire.

(2) « Plus d'un salarié de l'industrie sur dix travaille au sein d'un pôle de compétitivité », SESSI, le 4 Pages des statistiques industrielles n° 238, décembre 2007.

(3) La sphère résidentielle décrit les activités dont les produits et services sont destinés à être utilisés directement par les résidents permanents ou occasionnels et les actifs du territoire. Il s'agit des secteurs suivants : commerce alimentaire et non alimentaire, banque et assurances, hôtel, café et restaurant, loisir et culture, gestion du territoire, santé et action sociale, éducation.

**Localisation des zones d'activités actuelles du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine**



**Vocation des zones d'activités**

<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:purple; border:1px solid black;"></span> Industrie	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:darkgreen; border:1px solid black;"></span> Parc technologique	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:blue; border:1px solid black;"></span> Commerce et services
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightpurple; border:1px solid black;"></span> Artisanat	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:mediumgreen; border:1px solid black;"></span> Parc tertiaire	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:yellow; border:1px solid black;"></span> Stockage, entrepôt, logistique
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:pink; border:1px solid black;"></span> Mixte	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightgreen; border:1px solid black;"></span> Santé	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:grey; border:1px solid black;"></span> Non renseigné
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:orange; border:1px solid black;"></span> Enseignement		

Source : auat.

Au-delà de Toulouse et des communes de première couronne, un desserrement s'opère jusqu'aux limites de l'aire urbaine. Il s'établit préférentiellement le long des grands axes de transport dans une logique d'accessibilité et de connectivité, en vue de bénéficier d'économies d'agglomération globales. Ce desserrement concerne pour l'instant les secteurs de la logistique, du commerce, de l'artisanat et certaines activités du bâtiment et des travaux publics. Les activités motrices, c'est-à-dire porteuses de croissance et de production de valeur ajoutée, restent concentrées dans le cœur d'agglomération. Un rebond s'opérera néanmoins à l'échelle de l'aire métropolitaine, les villes moyennes proches développant des activités industrielles et tertiaires. L'inscription territoriale des pôles de compétitivité en est le témoignage.

**Les sites préférentiels de concentration de l'activité économique autour de quelques pôles spécialisés**

Les activités tertiaires se concentrent essentiellement dans le cœur d'agglomération, au contact du périphérique toulousain et des grands échangeurs autoroutiers. Le principal pôle tertiaire (plus de 400 000 m<sup>2</sup> de surface de bureaux) se situe à l'ouest, dans la zone aéroportuaire. Les autres grandes zones d'activités tertiaires, supports de produits spécialisés, comme les pépinières ou les parcs technologiques, se localisent dans Toulouse (Basso-Cambo, Compans-Caffarelli, Embouchure, Céprière-Vauquelin, Sept-Deniers...) et au sud-est de l'agglomération (Labège-Innopole, Parc Technologique du Canal, Montaudran-Palays, Grande Plaine).

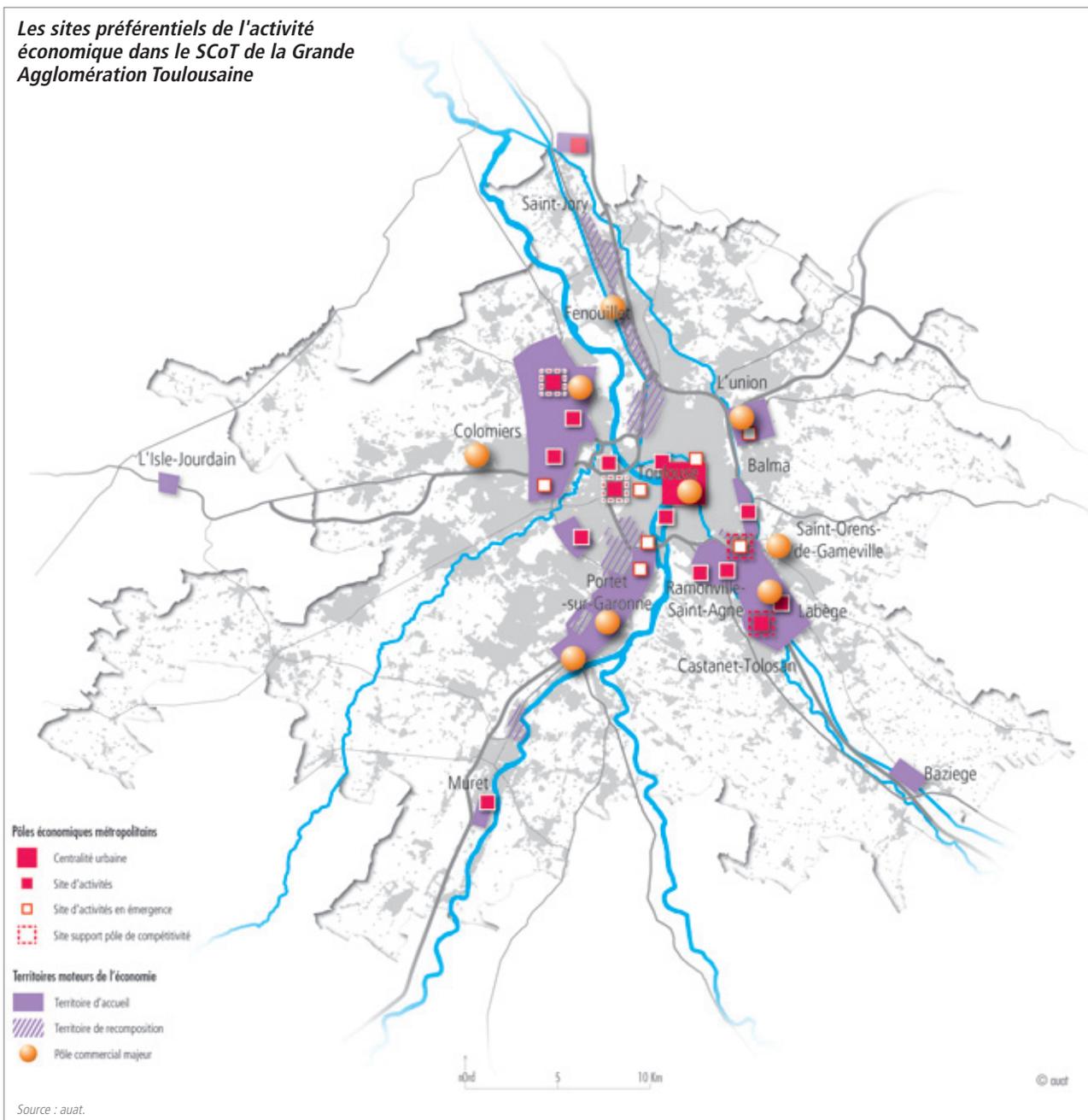
L'offre en immobilier de bureau, qui s'est fortement développée depuis quelques années, est toujours très dynamique.

Plusieurs projets sont déjà actés ou en phase de discussion : Cancéropôle (220 hectares, 7 000 emplois), Montaudran (Aerospace-Campus, Galiléo...), Gramont et Andromède (200 000 m<sup>2</sup> de bureaux chacun), restructuration du pôle Matabiau...

La répartition de l'activité économique (pôles majeurs ou secondaires) est guidée par une logique d'axe ainsi que par les aménagements mis en œuvre par les collectivités publiques (foncier, immobilier de bureau...). Peu à peu, ces pôles se sont ancrés et structurés sur le territoire, certains constituant aujourd'hui de grands ensembles "technico-industriels". C'est le cas au nord-ouest, autour de la zone Aéroconstellation, ou au sud-est, en connexion avec la zone de Labège-Innopole. Il s'agit ici d'un pôle majeur en développement des technologies logicielles, de l'information et des communications, avec également des activités de recherche et développement (agronomie notamment). La polarité économique de Basso-Cambo accueille des activités liées à l'électronique et aux systèmes embarqués.

Les activités plus traditionnelles, comme l'industrie, le commerce et la logistique, s'égrènent principalement le long des grandes pénétrantes de l'agglomération (RN 20 Sud et Nord). Certaines, insérées dans le cœur d'agglomération, représentent des potentialités de renouvellement stratégique grâce au développement de l'agglomération (RN 20 Nord et Sud, zone du Chapitre, Thibaud, Montaudran, Palays...). Au nord s'esquisse un desserrement des activités vers les espaces périphériques et la plate-forme de fret "Eurocentre". Le long de la RN 20 Sud s'est localisé un tissu composite d'activités autour des services logistiques, de l'industrie de transformation et aussi des grandes plates-formes de commerce de détail (grandes surfaces et enseignes spécialisées). Dans ce secteur,

### Les sites préférentiels de l'activité économique dans le SCOT de la Grande Agglomération Toulousaine



une recomposition est en cours avec l'opération Cancéropôle en lieu et place d'AZF, espace alloué à la recherche et à la production de médicaments anticancéreux. Le long de l'axe nord-est Gramont - Route d'Albi émerge un pôle plutôt dédié aux activités commerciales (commerce de gros et de détail) et aux industries diverses de biens de consommation. Là aussi, un desserrement le long de l'A 68 (autoroute Albi-Toulouse) est aujourd'hui perceptible. Enfin, les centres de Toulouse et de Muret constituent des centres administratifs et de services. Celui de Toulouse s'affirme comme un pôle de services de dimension métropolitaine, qu'il s'agisse des services de gestion ou d'informatique (centre d'affaires de Compans-Caffarelli), des activités bancaires, de services administratifs ou de la formation émergente d'un pôle d'activités médias et industries connexes autour de Marengo.

#### ***En périphérie des villes***



#### **Un développement économique qui s'accompagne souvent d'un paysage banalisé et standardisé**

Le développement rapide de l'industrie, des activités commerciales et de services a entraîné une mutation récente des paysages. De nouveaux espaces de production et de distribution sont apparus (entrées de villes, zones commerciales, parcs d'activités, zones artisanales...). Leur multiplication et leur dispersion ont un réel impact en matière de paysage.

De fait, le secteur économique, obéissant à ses propres logiques (fonctionnalité, accessibilité, image...), que ce soit pour des implantations à la périphérie des principales villes, le long des axes routiers ou dans les communes rurales, produit souvent des paysages banalisés et standardisés.

#### ***Le long des axes routiers***



Les zones d'activités sont trop souvent conçues comme des éléments "à part", dissociées de l'environnement urbain (ou rural) qui les entoure, alors qu'il s'agit d'une opération d'urbanisme à part entière.

Cependant, valoriser la qualité architecturale et paysagère est bénéfique à la fois :

- pour les entreprises, leurs salariés et leurs clients, qui travaillent dans les ZA, car les usagers gagnent à fréquenter des lieux agréables à vivre et à regarder ;
- pour les collectivités et les entreprises concernées, car cela valorise leur image et accroît leur attractivité.

#### ***Dans les communes rurales***



# Risques et opportunités

## ... sur la métropolisation et l'attractivité de l'aire urbaine

Le fort développement de l'aire urbaine constitue un défi en terme d'aménagement et impose de mettre en œuvre le modèle urbain proposé par la Charte InterSCoT.

Pour autant, l'attractivité n'est pas un acquis. Des périodes de croissance moins soutenues, voire des pauses dans le développement, peuvent survenir : dès lors, quels objectifs raisonnés se fixer ? Quel niveau de rayonnement et de positionnement viser au niveau européen et mondial ? Comment finalement concilier croissance et développement durable ?

### Des risques

- Une croissance mal maîtrisée qui nourrit l'étalement urbain.
- Une perte d'attractivité de l'aire urbaine due aux difficultés de fonctionnement (circulation, environnement...).
- Une concentration toujours grandissante des fonctions économiques et des centres de décision, sans redistribution sur les villes moyennes proches.
- Des problèmes persistants de connexion avec les autres territoires, d'accessibilité régionale, nationale et internationale.

### Des opportunités

- Un bon positionnement dans l'économie de la connaissance, une population active de plus en plus formée et diversifiée.
- Des services métropolitains bien développés (enseignement, recherche, culture, accueil...) et qui peuvent devenir un atout pour tous les territoires.
- Un réseau potentiel avec des villes moyennes proches attractives.
- Une qualité de vie reconnue à l'extérieur, un patrimoine à valoriser, un environnement d'exception, très attractif (tourisme, culture, sport...).

## ... sur la recomposition de l'économie

L'hyperspécialisation constitue une fragilité pour les économies locales. C'est pourquoi la diversification des compétences économiques locales et le renforcement des politiques d'innovation et de création constituent autant d'atouts en faveur d'une recomposition économique au service d'une cohésion et d'une solidarité des territoires.

### Des risques

- Des crises sectorielles dans les secteurs clefs : aéronautique, espace, téléphonie...
- Une forte spécialisation dans des secteurs soumis à concurrence.
- De faibles retombées économiques de la recherche locale.
- Une aire urbaine fonctionnant à deux vitesses.
- Un manque d'anticipation et de vision prospective sur les enjeux de diversification, de coopération et de coordination.

### Des opportunités

- Des savoir-faire diversifiés, des compétences transversales facilement redéployables dans différents secteurs d'activités.
- Des réseaux d'entreprises et d'activités efficaces, des politiques d'appui avec trois pôles de compétitivité labellisés, dont un à vocation mondiale.
- Une réelle mobilisation des acteurs privés et des collectivités publiques pour l'innovation et le transfert technologique, le développement et la diversification économique de l'aire urbaine.

*« Un territoire se construit sur toutes les dimensions : économie, cohésion sociale, identité, culture, cadre de vie, environnement »*

*« Les entreprises savent différencier les territoires où les acteurs publics ont une culture de la coordination »*

Source des citations : Commission transversale Axe 1, novembre 2006, dynamiques économiques - Intervention de M. Colletti, LEREPS UT1.

# Risques et opportunités

*"Il faut sortir des logiques de coûts faibles, au profit de la territorialisation : qualité de l'offre urbaine, accès aux ressources..."*

## ... sur l'équilibre et la complémentarité des territoires

L'autonomie des territoires est au centre des enjeux. Pour atteindre ces objectifs, la répartition des activités économiques est essentielle. Chaque territoire dispose d'atouts qu'il s'agit de valoriser, notamment en direction des entreprises (facteurs de localisation) : bases économiques déjà existantes (économie résidentielle et productive), capacités à mettre en œuvre des projets de développement et, plus largement, qualité de l'offre urbaine.

### Des risques

- La concentration du développement économique sur quelques territoires centraux, de grands projets à l'extérieur de l'InterSCoT.
- Des déséquilibres habitants - emploi accentués du fait d'une croissance démographique non maîtrisée dans le périurbain.
- Des territoires déqualifiés ou trop fortement spécialisés, l'apparition de friches.
- Une offre en zones d'activités peu cohérente et concurrentielle, des paysages économiques banalisés.
- Une faible lisibilité du système d'accueil des entreprises (concurrence entre territoires).

### Des opportunités

- Un développement économique qui constitue un réel facteur de croissance pour tous les territoires.
- Des pôles d'emploi majeurs, répartis dans les secteurs géographiques.
- Un processus de re-localisation et de desserrement des entreprises à l'œuvre.
- Un développement en cours de l'économie résidentielle ;
- Des efforts de composition des zones économiques (chartes paysagères, normes environnementales).
- Des politiques sélectives de valorisation de zones d'activités (labellisation, HQE, services, haut débit...).

## ... sur la cohérence des politiques publiques

Les politiques sectorielles (Schémas et Chartes de développement économique, Schéma de Développement de zones d'activités, PLU...) doivent renforcer les orientations du SCoT. La mise en œuvre du projet d'aménagement en dépend. Pour autant, cette mise en cohérence des politiques publiques n'est pas acquise et exigera une démarche volontariste de partage.

### Des risques

- Un émiettement des politiques publiques, des périmètres variables et emboîtés.
- Un manque de cohérence entre les politiques sectorielles et les orientations des SCoT.
- Un jeu d'acteurs complexe, des lieux de gouvernance disjointes.
- Une coopération intercommunale de projet insuffisante, ne permettant pas une mutualisation des ressources issues de l'activité économique.
- Un manque de concertation et d'organisation avec les territoires voisins.
- Une anticipation des acteurs privés sur le projet incompatible avec les orientations SCoT (pôles commerciaux, zones d'activités).

### Des opportunités

- Un lieu émergent de gouvernance et de cohérence des politiques publiques, à l'échelle de l'aire urbaine : l'InterSCoT.
- La mise en compatibilité des politiques sectorielles avec les orientations du SCoT (Schéma de développement économique, urbanisme commercial, PLU...).
- La définition de documents de développement économique par les territoires (Conseil Régional, Conseil Général, communautés d'agglomération, Pays...).
- La redéfinition d'intercommunalités de projet "à la bonne échelle", cohérentes avec la mise en œuvre des projets de territoires.

# Ce qui est en jeu sur le SCoT

## La maîtrise de la métropolisation et de ses effets constitue un enjeu majeur pour l'attractivité du territoire

Du fait de l'attractivité particulière qu'exerce le territoire, il s'agira de prendre en compte plus particulièrement trois défis :

- l'attractivité et la compétitivité, pourraient être remises en cause par un développement non maîtrisé : l'enjeu principal n'est donc pas "la croissance pour la croissance", mais plutôt la capacité à tenir les engagements d'un aménagement durable, ses principes d'organisation et de répartition. Il conviendra de préciser dans le projet les conditions d'une mise en œuvre vertueuse et les outils nécessaires (PLU, ZAC, programmation des infrastructures...), en concertation avec les grands partenaires ;
- les impacts environnementaux du développement urbain sur le réchauffement climatique : le modèle urbain retenu vise à réduire les consommations énergétiques, à gérer les ressources naturelles et à limiter les impacts sur l'environne-

ment. Le territoire dispose " d'une carte à jouer " sur le plan économique avec un potentiel local de recherche et d'innovation bien positionné sur ces enjeux dont les multiples déclinaisons industrielles sont amenées à croître : nouvelles technologies, économies et diversification des sources énergétiques, matériaux, recyclages, agro-chaînes, Météopole, observation de la terre... ) ;

- l'intégration des nouveaux habitants et la cohésion sociale : l'aire urbaine attire des personnes aux profils et aux origines variés. L'intégration ne concerne pas que les nouveaux arrivants, mais également les populations résidentes (cf Axe 2). L'accès à l'emploi, aux services et fonctions urbaines, les solidarités, notamment inter-générationnelles (impact du vieillissement des populations), constituent un axe particulier de réflexion appelant des réponses concrètes en matière de politique publique.

## L'autonomie et la complémentarité des territoires

Cet enjeu se décline en trois exigences :

- une politique de développement économique concertée au niveau InterSCoT et un "nouveau modèle de développement centre-périphérie", portant notamment sur la répartition des activités économiques, sont à inventer. Une réflexion particulière est à engager sur les conditions du desserrement des activités (comment concilier les besoins de centralité et d'espace pour les entreprises ?) et la localisation de grands projets essentiels au fonctionnement de l'aire urbaine (infrastructure, grands investissements) ;
- la constitution de "territoires durables" dans toutes les dimensions (sociale, écono-

mique, environnementale, culturelle...), ce qui demande un renforcement qualitatif de l'offre urbaine, afin de rendre ces territoires plus accueillants et attractifs pour les habitants comme pour les entreprises ;

- la mise en œuvre de grands projets économiques portés par des EPCL, avec un fort accompagnement et un fort portage par les collectivités territoriales. Il s'agit de s'appuyer sur les potentialités économiques des territoires, de les valoriser et de construire des complémentarités entre centre et périphéries (projets coopératifs, renforcement de l'ingénierie de développement économique local, mise en commun de l'offre et portage vis-à-vis de l'extérieur...).

# Ce qui est en jeu sur le SCoT

## La diversification de l'activité économique

Le territoire bénéficie pour cela de conditions favorables, tant du point de vue des capacités de recherche-innovation (potentiel humain et dispositifs d'appui) que de la mobilisation des acteurs, les trois pôles de compétitivité labellisés constituant à cet égard un exemple.

L'expertise des potentiels économiques des territoires montre l'existence de systèmes de compétences locaux affirmés (systèmes

embarqués, informatique...) ou en émergence (biotechnologies, santé).

Les potentialités d'innovation et de compétitivité des PME, des TPE et des secteurs d'activités traditionnels sont également importantes et demandent une attention toute particulière de la part des services économiques des territoires (accompagnement, animation, mise en relation, conditions d'intégration sur un territoire...).

## Le financement du développement urbain

Le montage de grands projets urbains, et de zones d'activités de qualité, la réponse aux besoins des populations en équipements et services demandent de mobiliser des ressources et des investissements dont la rentabilité n'est assurée que sur le long terme. La recherche de cet "argent patient" constitue un enjeu fort et un défi.

Cette mobilisation des investissements passe par une meilleure répartition géographique de l'emploi et des fonctions

urbaines, enjeu de concertation au sein de l'interSCoT et avec les grands partenaires institutionnels que constituent l'État, la Région, le Département. A l'échelle des territoires de projet, les périmètres des intercommunalités auront à s'adapter, dans un objectif de solidarité (partage des ressources) et de négociation d'un aménagement concerté et différencié selon la vocation des communes (hiérarchie des territoires).

## Axe 2 : Cohésion sociale et solidarité des territoires

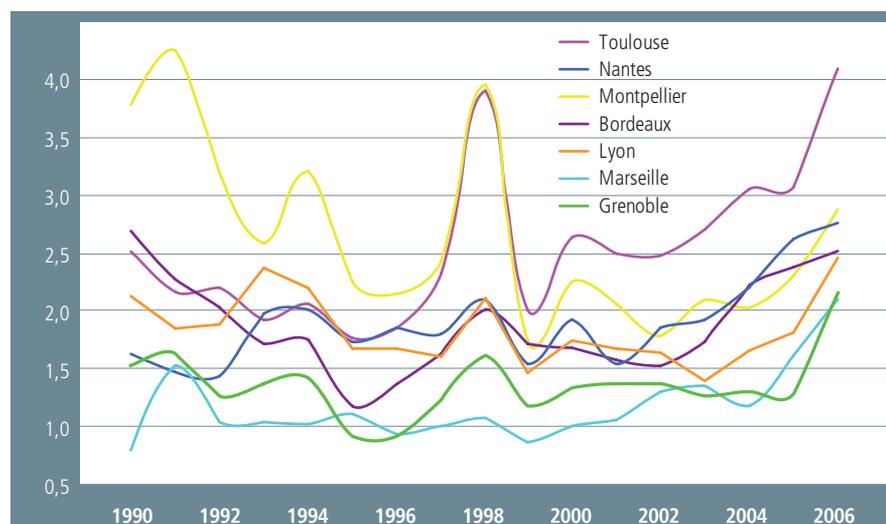
Intégrer les habitants et garantir l'accès à la ville pour tous

## État des lieux

Une poursuite de l'étalement urbain portée par une dynamique de construction sans précédent

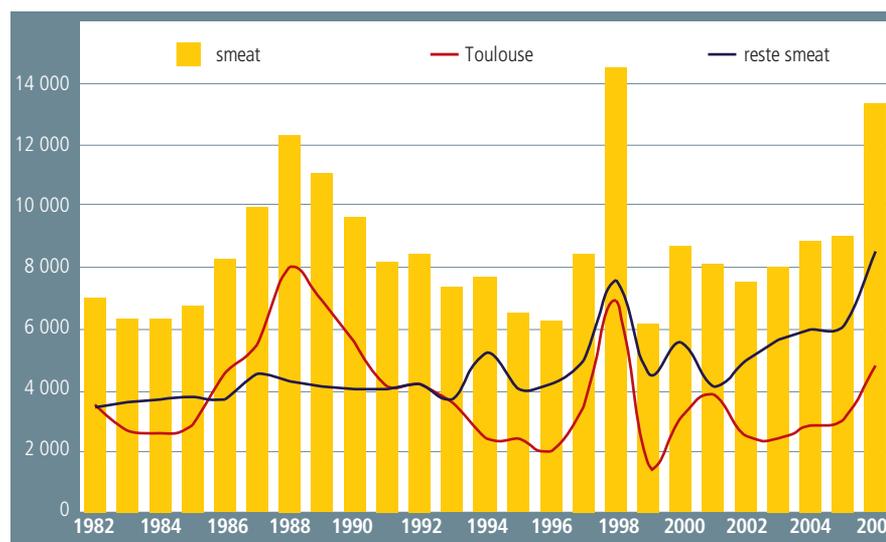
Une accélération de l'accueil résidentiel

Soutenue par une forte croissance démographique, la construction de logements s'accroît. Sur la période récente, l'aire urbaine de Toulouse connaît le plus fort taux annuel de construction comparativement aux autres grandes agglomérations françaises. Le parc des résidences principales s'accroît de plus de 10 000 logements annuellement depuis 1999, pour 9 000 par an sur la décennie précédente. Sur les dix dernières années, le nombre de logements autorisés est passé de 9 000 à près de 18 000 par an.



**Taux annuel de constructions neuves (nombre de logements autorisés pour 100 ménages en 1999)**

En 2006, dans l'aire urbaine de Toulouse, deux fois plus de logements autorisés que dans les autres agglomérations.



**Logements autorisés sur le périmètre du SMEAT**

En moyenne, entre 1999 et 2006 sur le périmètre du SMEAT : 8 800 logements autorisés, 7 800 logements mis en chantier.

### Une construction de logements toujours plus importante, plus loin du cœur d'agglomération

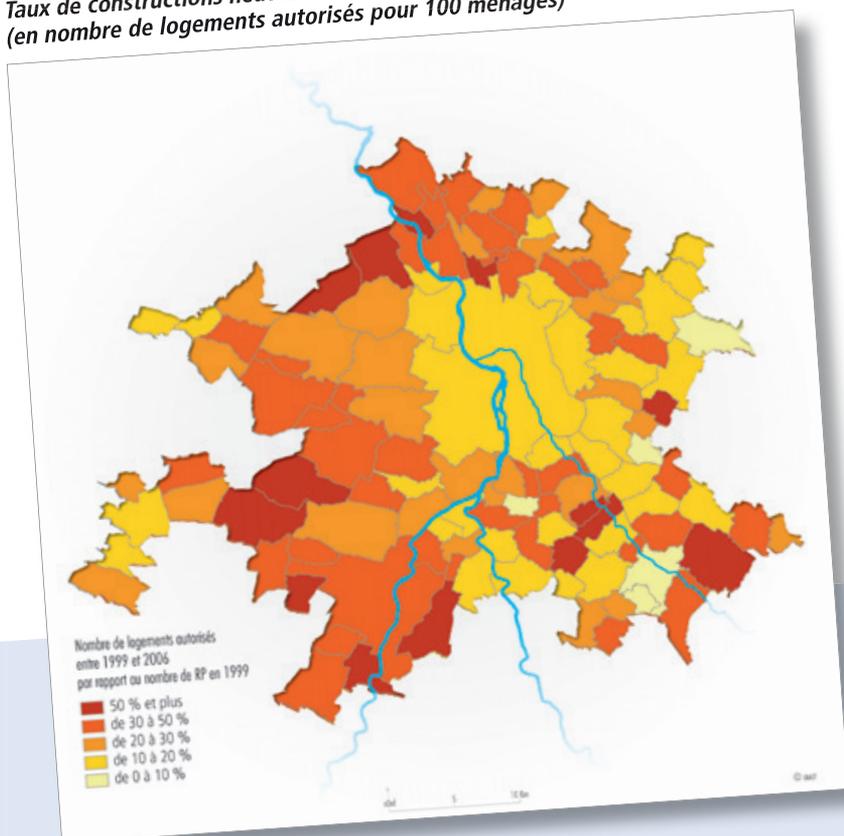
La diffusion géographique de l'habitat se poursuit et si la production de logements se développe en banlieue, c'est en troisième et en quatrième couronne que les changements sont les plus notables : le rythme annuel de logements autorisés double depuis 1999 dans le périurbain. L'activité de la construction se développe surtout à proximité des grands axes routiers. Peu à peu, la séparation entre le pôle urbain et la couronne s'estompe au nord et à l'ouest. Dans le même temps,

certaines communes périurbaines se développent (Grenade, Fronton, Saint-Sulpice, Nailloux, Auterive, Carbone...), mais elles accueillent moins du tiers des logements autorisés sur l'ensemble du périurbain. La pression urbaine s'intensifie sur les franges du SMEAT, notamment dans un large cadran nord / ouest / sud-ouest. La part de la construction neuve, cumulée sur huit ans, représente plus du quart du parc de logements dans de nombreuses communes. Cette arrivée de population génère des besoins croissants d'équipements auxquels ces communes, pour la plupart encore rurales, ne sont pas toujours préparées.

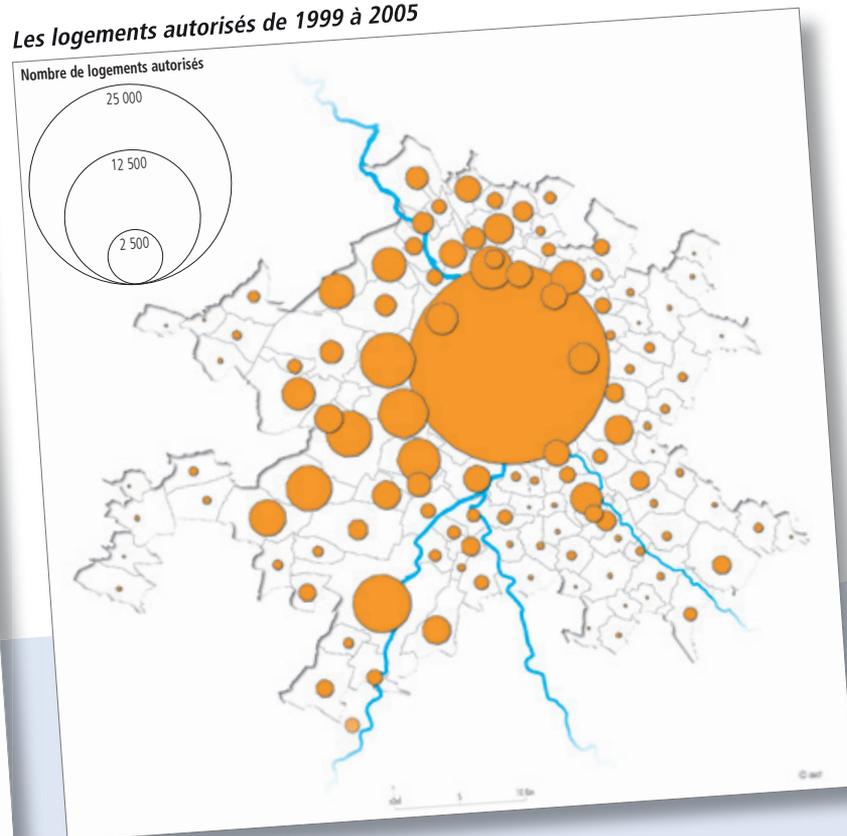
### Une dynamique portée par la construction de logements collectifs

Les logements collectifs représentent désormais l'essentiel de l'offre neuve : en effet, ils constituent les deux-tiers des logements autorisés ou commencés sur le SMEAT. Entre 1999 et 2006, près de 5 500 logements collectifs ont été autorisés sur le périmètre du SMEAT (6 100 sur l'ensemble de l'aire urbaine), pour 3 300 maisons individuelles (5 500 sur l'aire urbaine). Sur les dernières années, la poussée du collectif est marquée. Le collectif progresse sur quasiment sur tous les territoires du SMEAT, à l'exception

**Taux de constructions neuves : cumul de 1999 à 2006 (en nombre de logements autorisés pour 100 ménages)**



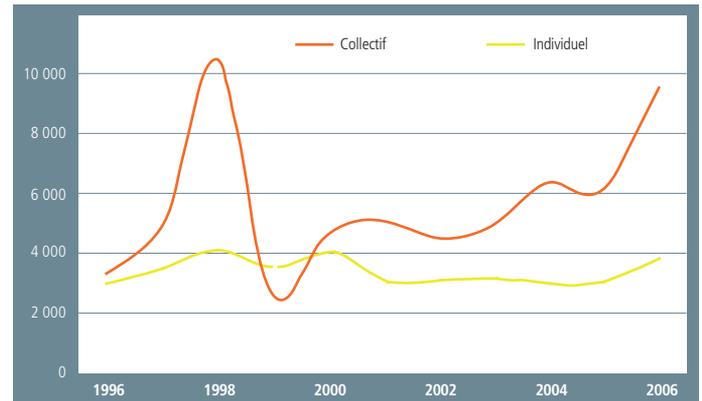
**Les logements autorisés de 1999 à 2005**



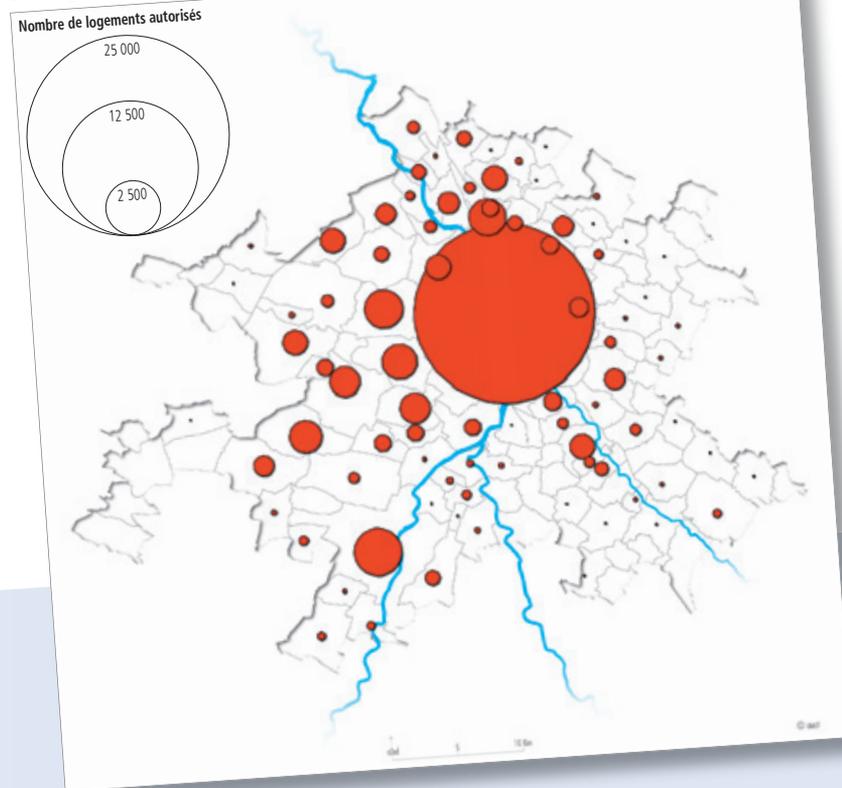
des petites communes des coteaux est et sud : en dix ans, la construction de collectif a concerné un tiers des communes en 1996 et plus de la moitié en 2006. Depuis 2002, le développement du collectif est plus soutenu hors ville-centre que sur Toulouse. Cette croissance est principalement due à l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation et à la dynamique du renouvellement urbain. Parallèlement, la construction de maisons se maintient en volume sur le SMEAT comme dans le périurbain. Les projets se localisent surtout à l'ouest et au nord-ouest.

Cette dynamique de construction est largement soutenue par la présence d'investisseurs qui représentent en moyenne près des trois quarts des ventes. Cette production, calibrée par les déductions fiscales, est composée majoritairement de deux ou trois pièces. Si elle contribue à diversifier le parc de logements, notamment en banlieue et dans le périurbain, elle ne s'adresse cependant pas à tous : les loyers sont les plus élevés du marché, tirant vers le haut l'ensemble du marché locatif.

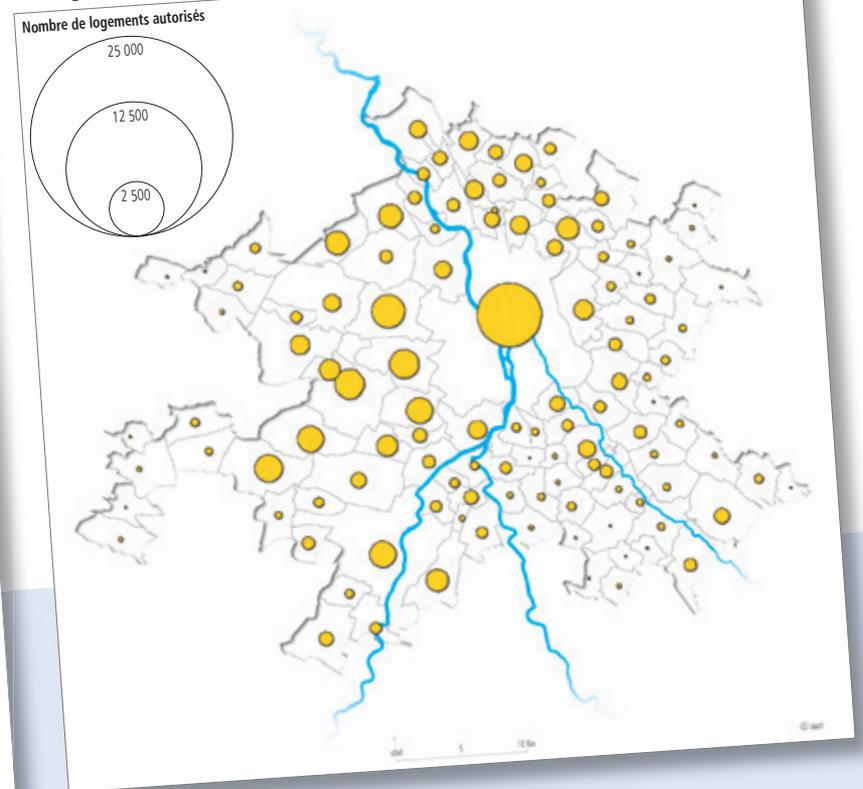
**Les logements autorisés sur le SMEAT**



**Les logements collectifs autorisés de 1999 à 2006**



**Les logements individuels autorisés de 1999 à 2006**





### Un marché immobilier sélectif qui contribue à l'étalement urbain

Compte tenu des spécificités de la zone d'emplois toulousaine, la demande en accession est ici plus qu'ailleurs et majoritairement formée par des primo-actifs ou des jeunes ménages avec enfants. Pour la plupart, leur budget logement est toutefois insuffisant pour acquérir dans le neuf, à moins de disposer d'un apport personnel important ou d'arbitrer au plus juste entre la localisation et une surface habitable adaptée à minima à la taille du ménage.

Les jeunes familles comme les ménages en accession sociale n'ont alors d'autres possibilités que de s'éloigner pour faire construire une maison en lotissement ou en diffus, en troisième ou quatrième couronne, ou d'acheter un appartement ancien, en moyenne 30 % moins cher que dans le neuf ; cette dernière possibilité est cependant fragilisée par la hausse des prix.

### Des densités toujours faibles

Plus on s'éloigne du centre de l'agglomération, moins on construit de logements à l'hectare : 40 logements autorisés par

hectare dans la ville-centre, 13 en première couronne et seconde couronne, et seulement 8 en troisième couronne. Ces densités restent particulièrement faibles, malgré la progression de la construction de logements en collectif dans ces territoires.

La réflexion sur les densités et les formes urbaines est cependant engagée dans la plupart des territoires. Des densités plus fortes sont aujourd'hui encouragées dans le pôle urbain et dans les petites villes périurbaines, en lien avec l'amélioration de la desserte en transports en commun et la proximité des équipements et services. Des formes urbaines hiérarchisées et plus compactes, des hauteurs plus marquées et une continuité de bâti permettent en effet de marquer l'espace et de mieux identifier les centres ; une implantation de nouveaux équipements ou de services en rez-de-chaussée contribue à l'animation et au lien social. Sur le SMEAT hors Toulouse, en 2005, la surface moyenne des terrains à bâtir est d'environ 1 250 m<sup>2</sup> pour les lots aménagés et de 1 450 m<sup>2</sup> en diffus. La marge de progression pour lutter contre l'étalement urbain et préserver la ressource foncière reste donc importante.

**De vastes capacités d'accueil, mais un marché foncier concurrentiel**

### Un important potentiel foncier destiné à accueillir de l'habitat

Aujourd'hui, alors que le périmètre du SMEAT est presque entièrement planifié par des documents d'urbanisme communaux<sup>(1)</sup>, les disponibilités foncières identifiées dans les POS/PLU s'étendent sur plus de 9 500 hectares.

Il s'agit majoritairement de terrains situés en zones urbaines (5 100 hectares, soit 19 % des zones U), tandis que le potentiel foncier situé dans des zones d'habitat futur

ouvertes ou fermées représente 40 % des disponibilités (3 800 hectares, soit 70 % des zones AU/NA). 6 % des disponibilités sont situées en ZAC (600 hectares).

Les capacités d'accueil sur les trois SCoT périphériques représentent une surface équivalente à celle du SCoT central ; le potentiel foncier en zone urbaine est plus développé que sur le SCoT central.

### De nouvelles potentialités foncières en renouvellement urbain

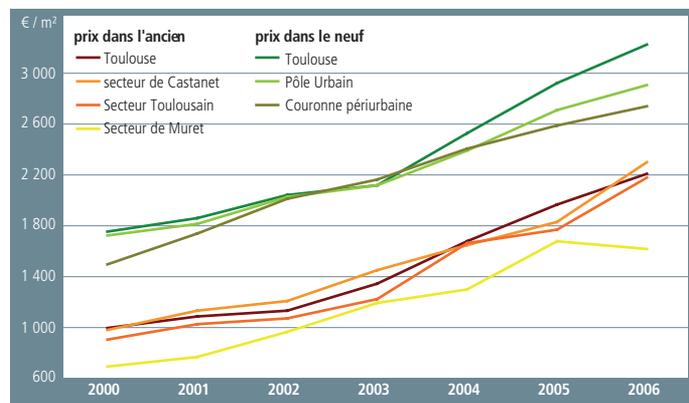
La production de logements ne se réalise pas seulement en extension urbaine, mais aussi, et de plus en plus, par le renouvellement urbain. La ville se régénère ainsi en réinvestissant d'anciens territoires industriels, les "dents creuses" entre quartiers ou aux abords des espaces naturels.

Dans la ville-centre, l'attribution de nouveaux droits à bâtir dans des quartiers centraux ou péri-centraux, notamment autour des axes de transports en commun, favorise l'engagement d'opérations de démolition / reconstruction avec des densités plus importantes. Entre 2001 et 2004, la construction neuve s'effectue déjà pour moitié en renouvellement urbain (c'est-à-dire sur des parcelles déjà construites initialement). Ce phénomène s'amplifiant sur les dernières années, il concerne 68 % des logements autorisés en 2004.

Le renouvellement urbain comme l'utilisation appropriée de densités plus soutenues, différenciées selon les types d'espace, permettent de produire du logement sur des lieux qui bénéficient déjà des aménités urbaines : équipements et services, desserte en transports en commun. Ce mode de production permet une gestion plus durable du développement urbain.

(1) Seules 8 communes sur les 117 du SMEAT ne disposent ni de POS/PLU, ni de carte communale.

Prix des appartements neufs et anciens





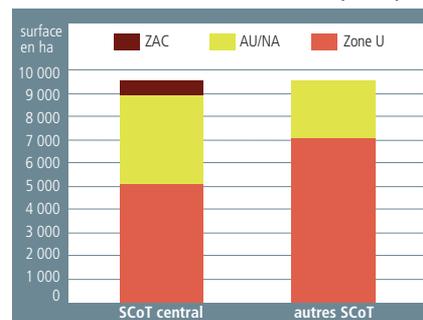
## Une faible mobilisation du foncier par les politiques publiques d'aménagement

Si l'offre foncière doit être suffisante, pour autant le problème n'est pas tant d'ouvrir de nouveaux espaces à l'urbanisation que de mobiliser le foncier et de réaffecter des espaces déjà utilisés, et cela ne peut se faire dans de bonnes conditions qu'en multipliant les opérations publiques de valorisation foncière, sans attendre que les propriétaires de foncier s'y engagent spontanément.

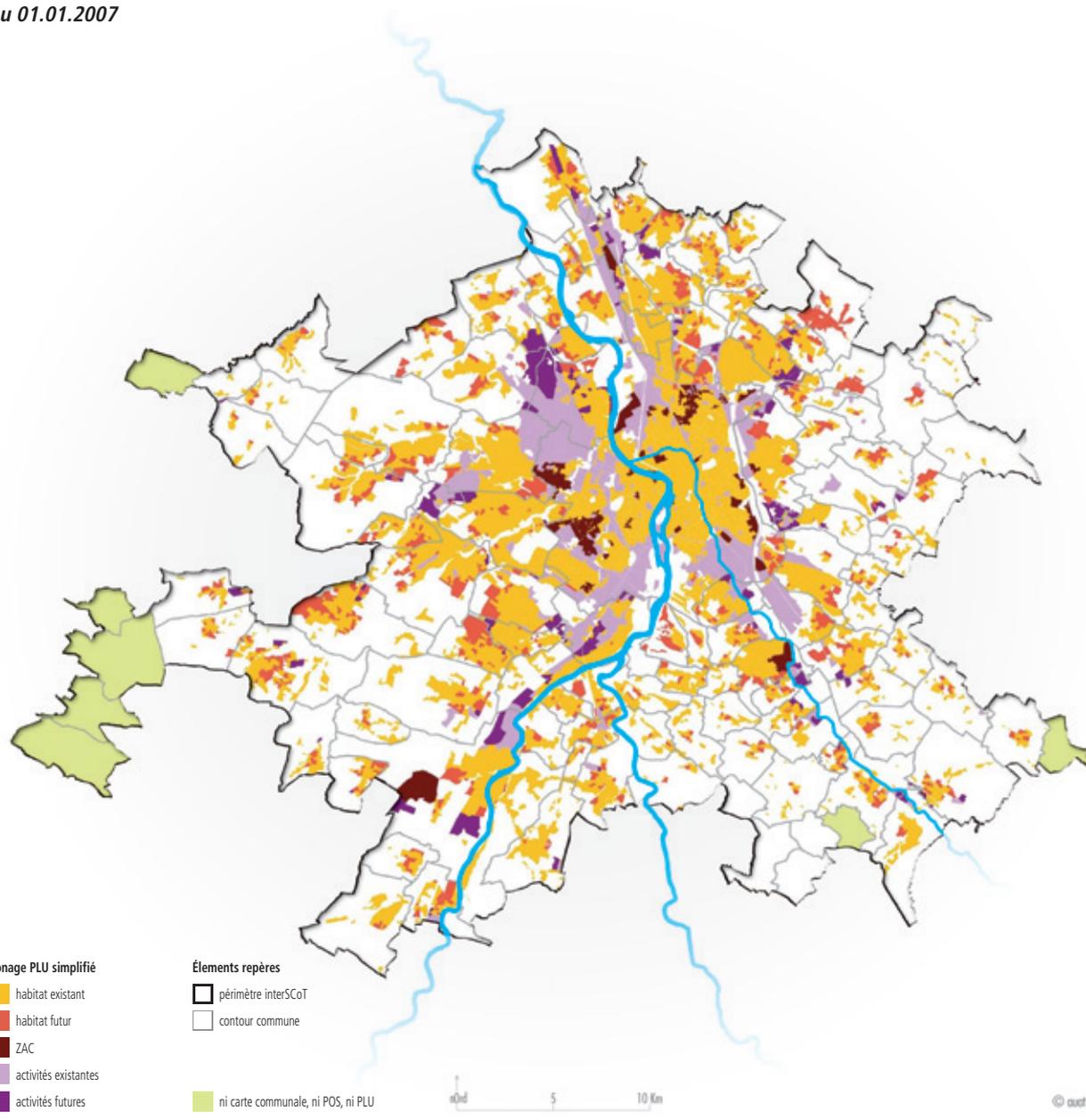
Les ZAC permettent aux opérateurs de disposer de foncier en continu et constituent un élément de régulation du marché, tant sur l'offre de terrains à construire que sur le montant des charges foncières. Elles restent peu mobilisées localement, et moins de 6 % du potentiel foncier futur du SMEAT sont couverts par cet outil. Seules quelques communes du SCoT central utilisent cette procédure d'aménagement. Si la ZAC constitue un outil d'aménagement approprié pour les collectivités d'une certaine importance, le lotissement communal permet également aux plus petites communes une certaine maîtrise de leur développement.

Par ailleurs, la création d'outils fonciers par les intercommunalités est trop récente pour infléchir déjà sur la production foncière publique.

### Foncier destiné à l'accueil de l'habitat dans les document d'urbanisme (2007)



### L'ouverture des sols à l'urbanisation au 01.01.2007



### Un marché foncier sous pression : baisse des ventes, hausse des prix

Dans le pôle urbain (équivalent au SCoT central), après une phase de croissance jusqu'en 1999, le volume des transactions diminue tandis que le volume financier lié à ce marché s'est accru ; ce mouvement s'amplifie entre 2003 et 2005. Les terrains à bâtir, viabilisés ou non, sont les plus concernés par la baisse du nombre de transactions. Celle-ci est plus marquée dans le pôle urbain qu'en couronne périurbaine.

Sous la pression, la structure du marché se modifie sensiblement sur le pôle urbain. Les terrains destinés à être aménagés supplantent progressivement les surfaces vendues en diffus, et les surfaces vendues à destination de la maison individuelle diminuent au fur et à mesure du développement des surfaces vendues destinées au logement collectif.

C'est dans le diffus que la hausse des prix est la plus forte, avec une multiplication par quatre des prix au mètre carré entre 1998 et 2005, tandis que les prix des terrains à bâtir viabilisés ont été multipliés par trois dans le pôle urbain. Pour les terrains destinés à être aménagés par un professionnel, comme dans le cas de renouvellement urbain (terrains déjà construits), la hausse des prix est du même ordre.

Diversité sociale et équilibre géographique, une situation difficile à infléchir

### Une spécialisation de l'habitat contribuant à un peuplement différencié des territoires

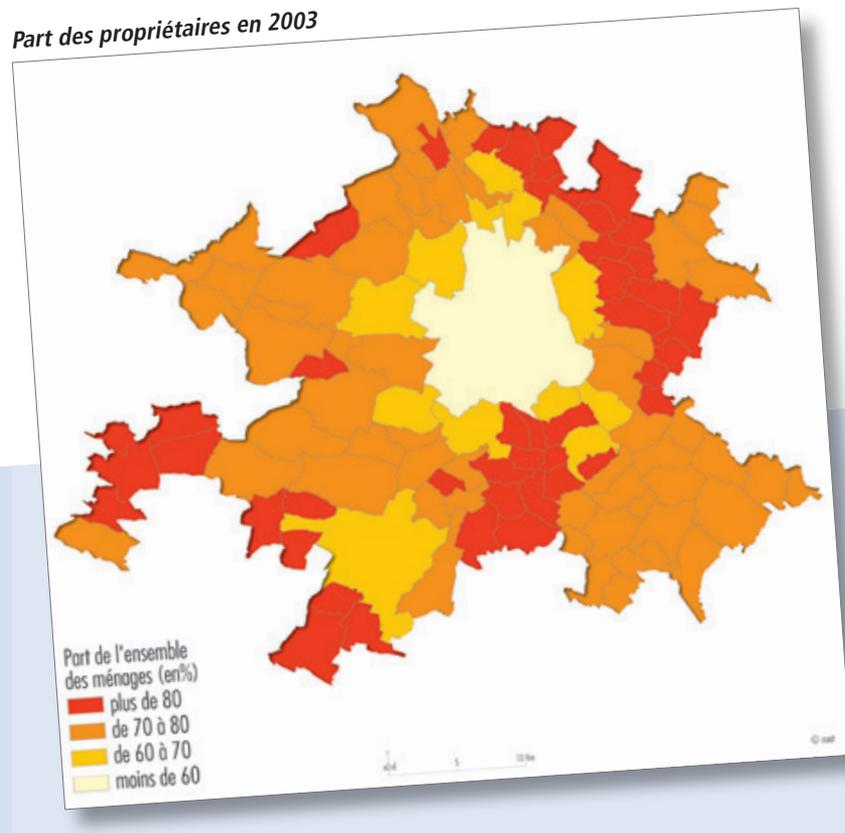
#### Des territoires hétérogènes du point de vue de l'habitat

Malgré le développement de l'offre locative privée soutenue par les investisseurs et l'effort sensible de rattrapage du parc locatif social, la diversité du parc de logements évolue peu. On a construit entre

1999 et 2005 autant de logements locatifs que de logements occupés par leurs propriétaires et la spécialisation géographique du parc de logements ne s'est pas atténuée.

Seules les communes les plus urbaines disposent d'un parc largement diversifié pour répondre à la variété des besoins des ménages : Toulouse, Colomiers, Muret, Blagnac, Castanet-Tolosan... Les autres communes du SCoT central ont un parc de logements semblable à celui du périurbain, très majoritairement composé de maisons individuelles occupées par des propriétaires.

Part des propriétaires en 2003



A noter qu'aux limites du SCoT central, la spécialisation des logements (souvent plus de 80 % de propriétaires occupants) traduit le développement récent de la maison individuelle en accession à la propriété.

En matière de logement social, l'effort de rééquilibrage se traduit par un développement du parc sur les communes déficitaires, mais la part du logement social reste insuffisante : seulement 13 % dans le SCoT central. Seules quatre communes du SMEAT comptent plus de 20 % de logements sociaux sur leur territoire... Malgré une mobilisation des collectivités locales et

de l'État dans le cadre du Plan de Cohésion Sociale qui a permis de rattraper une partie du retard, le déficit de logements sociaux reste important.

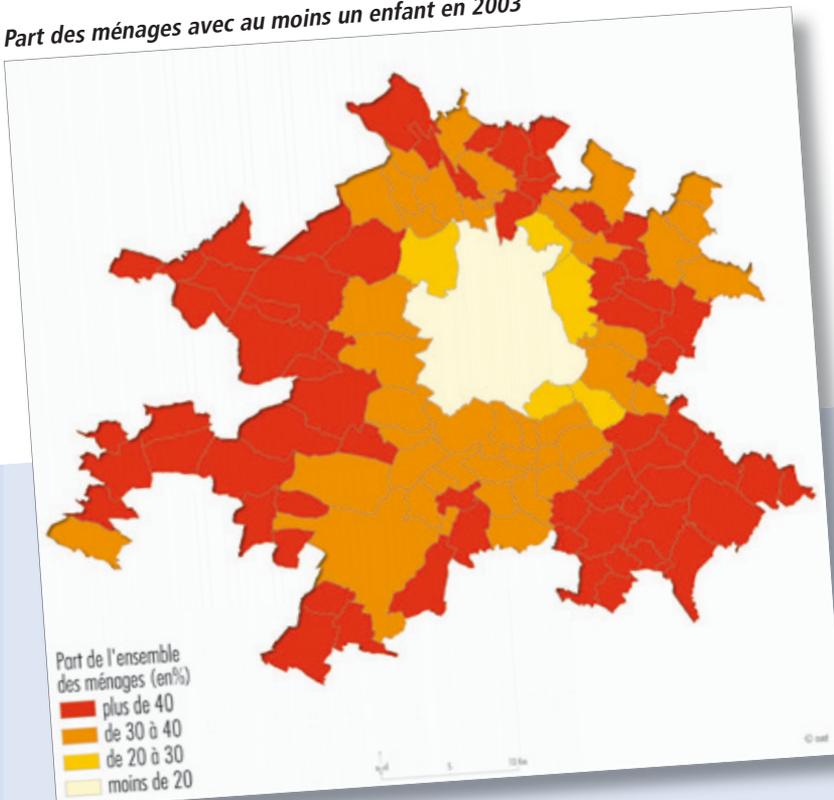
#### Des territoires spécialisés du point de vue du peuplement

Le profil de la population (âge, taille des ménages...) est largement déterminé par les caractéristiques de l'offre. De façon schématique, compte tenu des spécificités de leur parc de logements, les villes accueillent davantage les personnes seules, les jeunes et les personnes âgées, tandis que le reste du territoire accueille plutôt les

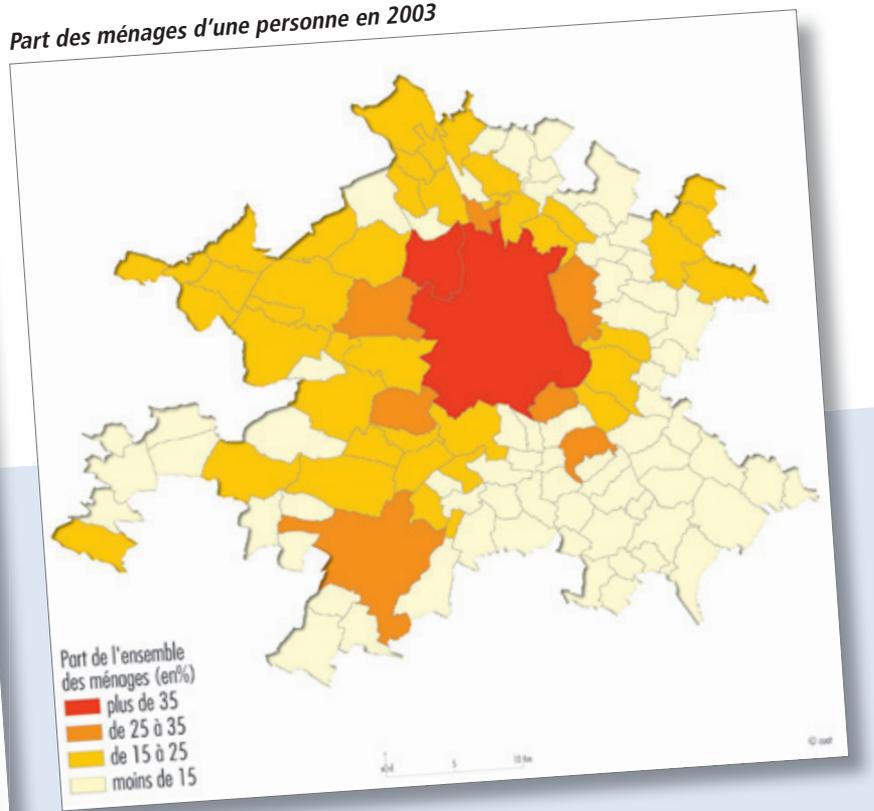
familles avec enfants. Ainsi, dans le SCoT central, plus d'un logement sur trois est occupé par une personne seule alors que cette proportion atteint près d'un ménage sur deux sur la ville-centre et plus d'un sur quatre dans les grandes villes de banlieue (Blagnac, Colomiers, Cugnaux, Ramonville, Castanet, Balma, Muret).

De la même façon, la distribution des revenus reflète les spécificités du peuplement en lien avec les caractéristiques de l'habitat. Les niveaux de revenus sont globalement plus élevés dans les communes les plus proches de Toulouse, à l'est et au sud, et plus faibles au-delà du SCoT

Part des ménages avec au moins un enfant en 2003



Part des ménages d'une personne en 2003



central. Les communes les plus urbanisées du pôle urbain, qui disposent d'une offre diversifiée de logements, présentent de fortes amplitudes de revenus : Toulouse, Colomiers, Ramonville... A l'inverse, les communes de banlieue où l'habitat individuel est quasi exclusif présentent des niveaux de revenus élevés.

### Des fragilités sociales concentrées dans le pôle urbain, mais une plus grande proportion de ménages sous le seuil de pauvreté en périurbain

En 2003, près de 60 000 ménages du SCoT central disposent de revenus inférieurs<sup>(1)</sup> au seuil de pauvreté<sup>(2)</sup>. Cela représente 15,4 % des ménages (17,5 % en France

métropolitaine). Cette pauvreté, localement comme sur l'ensemble de la France, reste majoritairement un phénomène urbain ; les ménages pauvres habitent très majoritairement la ville-centre, Colomiers et Muret. Toutefois, les formes territoriales de pauvreté ne sont pas identiques : majorité de jeunes au centre de l'agglomération, dominante de personnes âgées dans le périurbain.

La répartition de la population couverte par les cinq minima sociaux<sup>(3)</sup> confirme et précise ces différences géographiques, avec une plus forte représentation des bénéficiaires sur un axe nord / sud-ouest de l'agglomération et sur les villes de Toulouse et Colomiers. Les quartiers d'habitat social accueillent une large part des populations précarisées, comme les quartiers faubouriens, où l'habitat vétuste et les grandes copropriétés des années 60 constituent également un parc social de fait.

### Des difficultés d'accès au logement accrues et des parcours résidentiels contraints

Le marché, en neuf et en ancien, en locatif comme en accession, ne répond pas à la demande des familles modestes et se décale progressivement des attentes des couches moyennes. Le manque de logements accessibles pénalise ainsi un nombre très important de ménages, et notamment les familles monoparentales, les ouvriers, les employés, les intérimaires, les jeunes en début de carrière professionnelle...

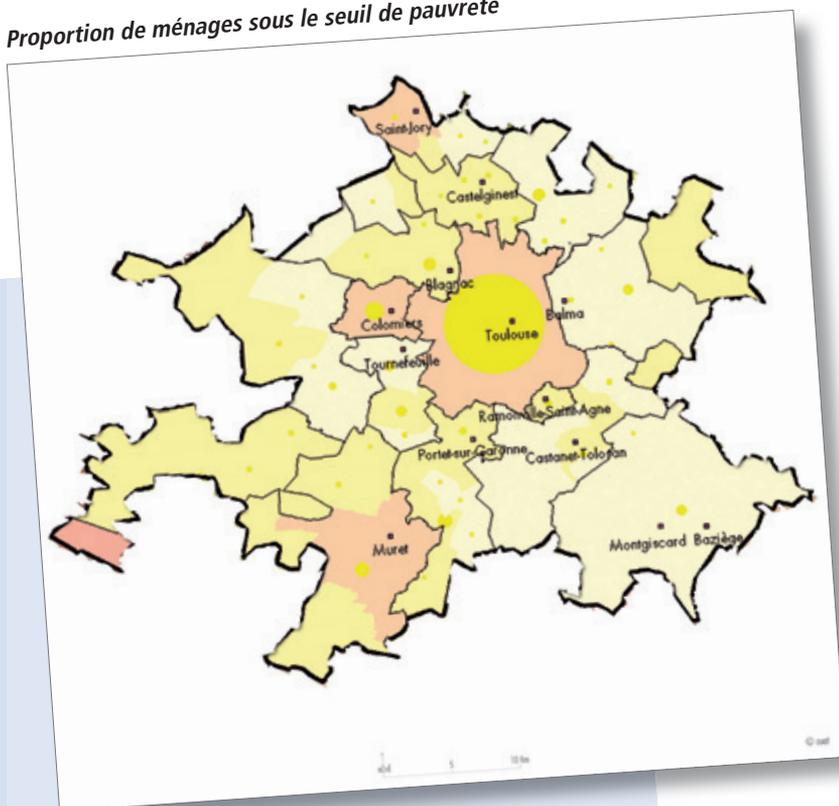
Ces ménages se dirigent vers le parc social qui enregistre une hausse des demandes supérieure à 40 % en cinq ans. Moins d'un quart des demandeurs y accèdent annuellement, les plus pauvres renforçant souvent une spécialisation sociale du parc HLM. Confrontés à des délais d'attente très longs, la plupart des demandeurs se tournent vers des solutions de logement plus onéreuses, dans le locatif privé où l'impact des aides au logement est plus faible. Face aux tensions qui se renforcent, les ménages modestes, captifs de leur habitat, passent plus difficilement du locatif privé et social à l'accession à la propriété. Les trajectoires résidentielles se grippent, comme en témoigne le taux de rotation très bas dans le parc social.

Dans ce contexte de choix d'habitat fortement contraints, le marché de la promotion privée ne répond que partiellement à la demande des accédants, d'autant qu'il s'adresse majoritairement aux investisseurs. Si l'ancien joue encore un rôle régulateur en accession du fait d'une décote par rapport au marché du neuf, les marchés jusqu'ici les moins chers, comme ceux des grandes copropriétés des années 60, atteignent aujourd'hui des prix élevés pour les budgets moyens des jeunes ou des familles modestes.

### Le développement d'un "mal-logement"

Un rapport du CESR Midi Pyrénées (mars 2005) pointe les difficultés de logement rencontrées par les jeunes en formation ou les actifs. La pénurie de logements temporaires adaptés et d'hébergement d'urgence

Proportion de ménages sous le seuil de pauvreté



(1) Source DRE, fichier Filocom 2003, revenus imposables nets de tous les occupants du logement.

(2) Demi-médiane du revenu net, hors aides sociales, par unité de consommation soit 5 252 € sur la France métropolitaine.

(3) Source : CAF 31.

touche souvent des personnes ou des familles qui sont déjà dans une situation précaire.

Face à des dispositifs ou des structures adaptés insuffisants, des phénomènes de squats se développent et des formes d'habitat de fortune (caravanes, camping, hébergement chez des amis ou la famille) apparaissent. Sont également concernés les gens du voyage qui sont dans l'impossibilité de trouver des lieux de stationnement autorisés en suffisance tandis que les questions de la semi-sédentarisation et du stationnement à demeure ne sont pas suffisamment prises en compte.

En termes d'adaptation et d'accessibilité, le mal-logement touche également les personnes handicapées comme les personnes âgées. La très grande majorité des personnes de plus de 75 ans vivent à domicile, souvent seules, et l'adaptation de leur logement permet de reculer le moment de la dépendance. Ce constat prend d'autant plus de relief que la population des plus de 60 ans, estimée à plus de 300 000 personnes en 2020 dans l'aire urbaine, pourrait disposer de revenus beaucoup plus restreints qu'aujourd'hui.

### Une structuration contrastée du territoire par les équipements et services

#### Des équipements et services qui structurent le territoire

L'aire d'influence des équipements et services contribue à dessiner les polarités de l'agglomération toulousaine. La ville de Toulouse, avec la présence d'une très large gamme d'équipements, constitue le principal pôle de l'aire urbaine.

Le pôle urbain, qui regroupe 78 % de la population, est bien équipé. Les équipements et services de Toulouse et des centralités du cœur d'agglomération rayonnent sur l'ensemble de l'aire urbaine, voire de la région. Le niveau d'équipement des centralités se maintient, voire se renforce, comme le montrent l'armature commerciale ou l'implantation de collèges ou de lycées. Cependant, l'implantation d'équipements et services résulte de compétences institutionnelles, (communes, EPCI, Département, Région, État) et ne répond pas toujours à des préoccupations d'aménagement du territoire cohérentes et partagées. Or ces équipements et services ont une influence considérable sur la structuration des territoires périurbains et sur les pratiques de

mobilité des habitants, tant pour des utilisations quotidiennes de proximité que pour des fréquentations épisodiques.

#### Une offre de services souvent intégrée au tissu urbain, mais une accessibilité difficile en transports en commun

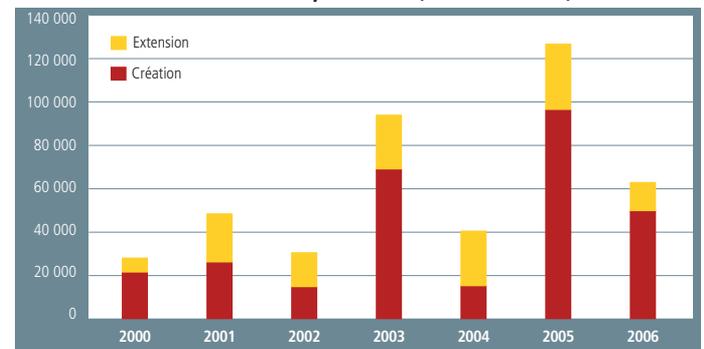
Au sein du pôle urbain, tous niveaux d'équipement confondus, on note un phénomène global de polarisation des équipements et services puisque, sur le pôle urbain, près de 60 % d'entre eux sont intégrés à un regroupement spatial d'au moins trois équipements. Ces pôles sont le plus souvent insérés dans le tissu urbain existant. L'association fréquente entre équipements ouverts au public et commerces de proximité renforce la mixité d'usage de ces espaces. C'est particulièrement vrai pour certains bourgs périurbains et communes rurales où les équipements sont essentiels au maintien de l'activité commerciale.

Les principaux pôles d'équipements, notamment ceux de rayonnement métropolitain, sont desservis en transports en commun ; une large majorité d'entre eux sont situés à moins de 7 minutes à pied d'un arrêt de bus ou de métro. La situation est moins bonne pour les équi-

#### Niveau de concentration des différentes fonctions

	SCoT Nord	SCoT Lauragais	SCoT Sud	SCoT Central	Total
Population	7%	3%	7%	83%	100%
Ménages	6%	2%	7%	85%	100%
Emploi	3%	1%	3%	93%	100%
Nb de commerces < 300 m <sup>2</sup>	5%	2%	6%	86%	100%
m <sup>2</sup> de commerces > 300 m <sup>2</sup>	3%	1%	3%	93%	100%

#### Surfaces nettes autorisées depuis 2000 (CDEC et CNEC)



Source : Préfecture de la Haute-Garonne

pements d'intérêt sectoriel : un quart d'entre eux sont éloignés d'un arrêt de bus. Dans ce contexte, la voiture reste une solution souvent privilégiée, une majorité de la population se trouvant à moins de 14 minutes par la route des principaux équipements. Dans les communes de banlieue les plus éloignées comme pour celles de la couronne périurbaine, le recours à l'automobile est important, même pour les équipements de proximité : école, crèche.

### Une armature commerciale très concurrentielle, mais qui ne favorise pas l'autonomie des territoires

Le territoire du SCoT se caractérise par une dynamique favorable à l'activité commerciale du fait d'un accroissement de la consommation sur la période récente. Fortement concentrée dans le pôle urbain, la répartition de la fonction commerciale reflète celle de la population et de l'emploi. La dynamique actuelle conduit les enseignes commerciales à densifier leurs réseaux en renforçant les effets de polarisation de l'offre, notamment au sein du pôle urbain.

### Une offre en grandes surfaces en forte augmentation qui fait peser des risques de déstabilisation sur l'armature existante

L'offre de l'aire urbaine en grandes surfaces a moins de 40 ans. En effet, c'est en 1969 que le premier hypermarché a ouvert ses portes. Aujourd'hui, l'aire urbaine de Toulouse dispose de 980 000 m<sup>2</sup> de grandes surfaces, soit 70 % de l'offre totale qui avec les commerces traditionnels, représente près de 1,4 million de m<sup>2</sup>. Parallèlement, on observe sur les dix dernières années une forte progression des

services alors que la part des commerces traditionnels baisse, notamment à Toulouse, tandis que l'augmentation des grandes surfaces se localise essentiellement en banlieue. Deux logiques de localisation sont à l'œuvre : concentration en un même lieu pour les grandes surfaces spécialisées, maillage fin du territoire pour l'alimentaire répondant à une notion de proximité de plus en plus fondée sur l'économie de temps.

Les très nombreuses autorisations intervenues en CDEC et en CNEC ces dernières années<sup>(1)</sup>, notamment dans le domaine de l'équipement de la maison, des supermarchés et des galeries marchandes, tendent à modifier les équilibres commerciaux. Cette situation peu maîtrisée pourrait conduire à une dispersion accentuée des commerces au sein du SCoT central, remettant en cause la hiérarchie actuelle des pôles commerciaux et l'autonomie des SCoT périphériques.

### Des bassins de consommation majoritairement ancrés sur les pôles majeurs du SCoT Grande Agglomération Toulousaine

L'analyse des flux de consommation des ménages permet d'identifier les volumes de consommation au regard du lieu d'habitation des consommateurs et de leurs destinations d'achats. Ces trois paramètres permettent de définir des bassins de consommation selon la méthodologie suivante :

- Consommation des ménages : analyse de l'évasion et de la rétention commerciale, puis identification des principales destinations d'achats par secteurs d'habitation.
- Chiffre d'affaires : analyse de l'emprise et de l'attractivité commerciale des principaux pôles commerciaux par secteur.

- Secteurs de consommation : regroupement des secteurs interdépendants, avec distinction entre secteurs autonomes, secteurs dépendants et secteurs multipolarisés.
- Bassins de consommation : identification des bassins.

Un bassin de consommation constitue un territoire au sein duquel on observe un ou plusieurs pôles attractifs dont le chiffre d'affaires est issu majoritairement des secteurs d'habitation de ce même bassin.

Chaque bassin peut être composé de plusieurs secteurs :

- un secteur autonome qui dispose d'un ou plusieurs pôles attractifs et qui se définit par une évasion commerciale limitée et une attraction significative ;
- un secteur dépendant, dont le fonctionnement commercial est fortement lié au secteur autonome (origine du chiffre d'affaires, destinations d'évasion).

Entre ces bassins de consommation se dessinent des secteurs multipolarisés caractérisés par une évasion diffuse sur deux secteurs autonomes différents.

Les principaux enseignements de cette analyse sont les suivants :

- Les découpages de SCoT ne correspondent pas aux bassins de consommation des ménages. Toutefois, le SCoT Lauragais dans son intégralité est rattaché au bassin Sud-Est. Deux bassins de consommation autonomes et distincts composent le SCoT Sud Toulousain et un bassin respecte les limites du SCoT Nord Toulousain.
- Certains quartiers de Toulouse sont liés à des bassins de consommation de la périphérie (La Terrasse, Les Minimes...).
- La structuration des bassins de consommation demeure fortement liée à la polarisation de l'offre sur le pôle urbain.

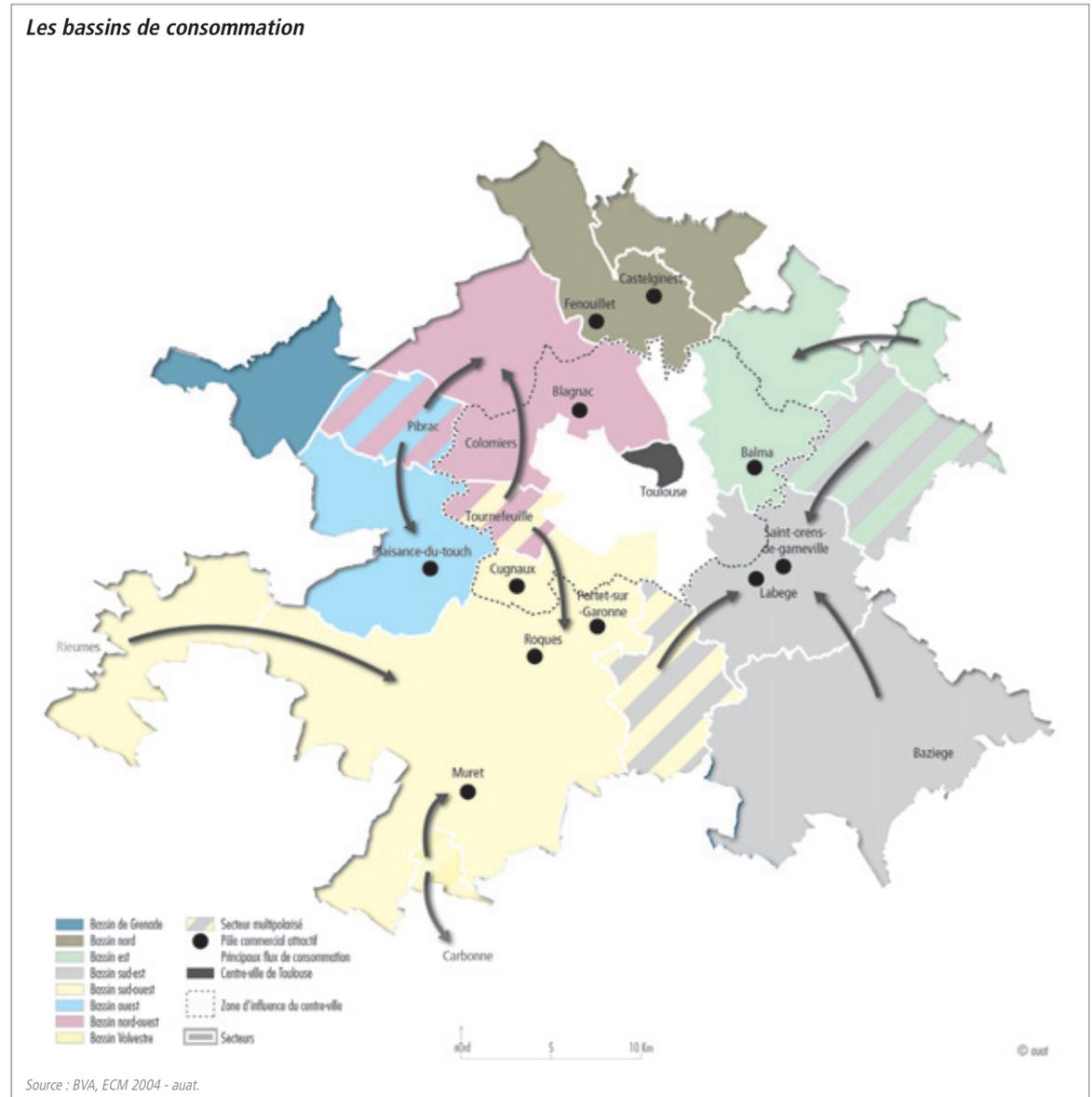
### Des pôles intermédiaires et de proximité comme réponse aux besoins courants, des pôles majeurs facteurs d'attractivité

L'armature commerciale de la Grande Agglomération Toulousaine se structure en 250 pôles commerciaux<sup>(2)</sup> qui ont des fonctions différentes et sont inégalement répartis sur le territoire :

- les pôles de proximité (182), avec une offre en commerces traditionnels structurée, répondent aux besoins quotidiens des ménages, à l'échelle des quartiers du pôle urbain et des communes dans la couronne périurbaine ;
- les pôles intermédiaires (76), qui disposent d'une offre plus diversifiée, souvent portée par une moyenne surface alimentaire, ont une vocation de desserte hebdomadaire ; ils rayonnent sur plusieurs quartiers dans Toulouse et la banlieue, à l'échelle des cantons dans le périurbain ;
- les pôles majeurs (10), disposant de plus de 20 000 m<sup>2</sup> de surface de vente, sont tous situés dans le pôle urbain du fait de la zone de chalandise nécessaire à leur fonctionnement ; leur fréquentation est occasionnelle mais leur rayonnement très large.

Le premier pôle commercial de l'agglomération est l'hypercentre de Toulouse dont la fonction métropolitaine apparaît à travers une offre diversifiée en gamme et en produits et une zone de chalandise importante.

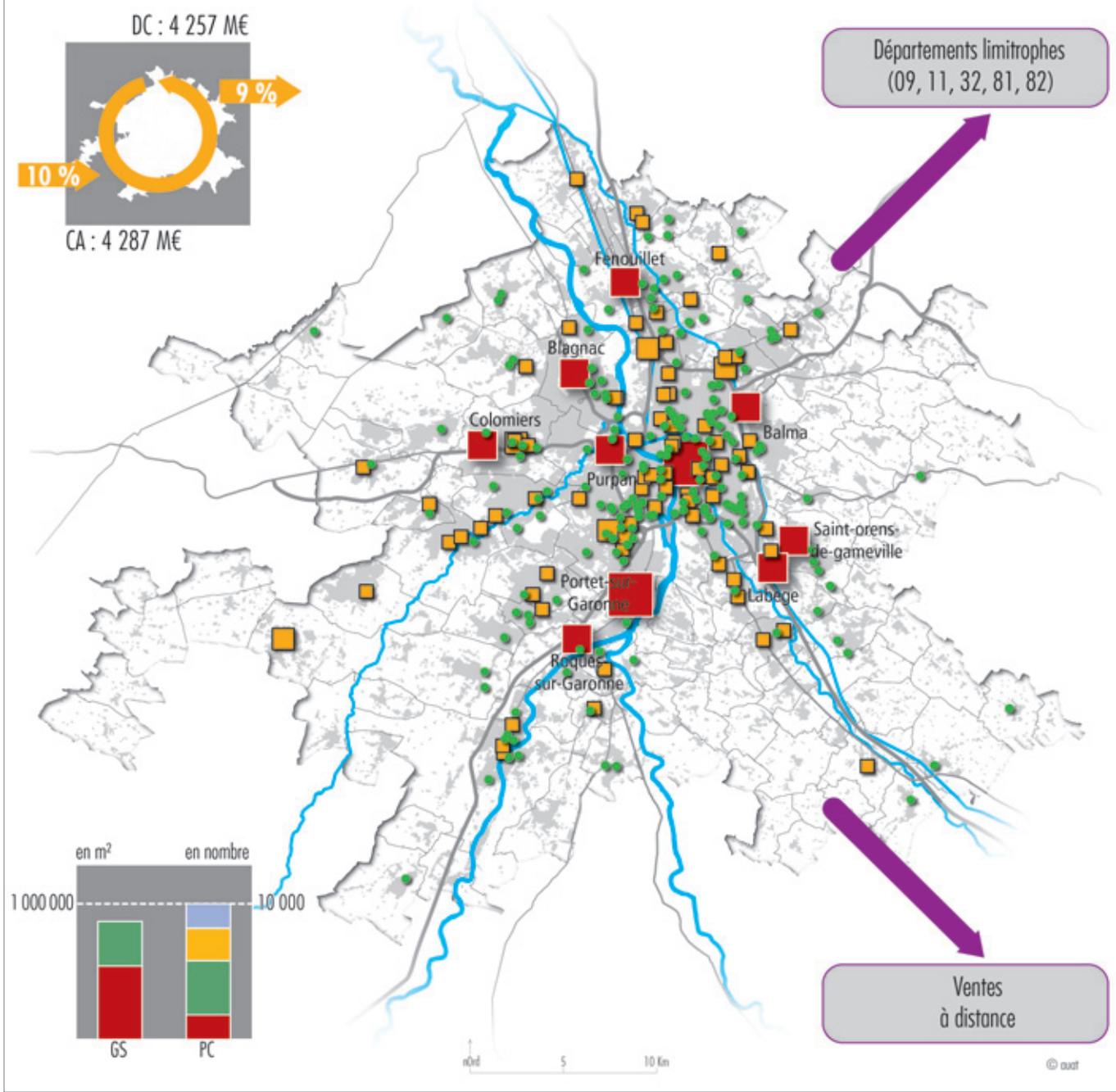
#### Les bassins de consommation



(1) 120 000 m<sup>2</sup> en 2005, déjà 60 000 m<sup>2</sup> autorisés pour 2006 ce qui conduit à un accroissement du plancher commercial en grandes surfaces de + 40 % entre 2003 et 2006.

(2) La hiérarchie des pôles commerciaux est établie à l'échelle infra-communale pour le pôle urbain et à l'échelle communale pour la couronne périurbaine.

*Système commercial  
de la Grande Agglomération  
Toulousaine*



**OFFRE EXISTANTE**

- Pôles majeurs**
- plus de 100 000 m<sup>2</sup>
- de 20 000 à 100 000 m<sup>2</sup>
- Pôles intermédiaires**
- de 10 000 à 20 000 m<sup>2</sup>
- de 1 000 à 10 000 m<sup>2</sup>
- Pôle de proximité

**Typologie des commerces**

- commerce alimentaire
- commerce non-alimentaire
- hôtels, bars, restaurants
- services commerciaux

➔ principales destinations d'évasion commerciale

- DC dépense commercialisable
- CA chiffre d'affaires
- GS grandes surfaces (>300 m<sup>2</sup>)
- PC petits commerces (<300m<sup>2</sup>)

En banlieue, l'offre tend à s'accroître : ainsi, entre 2004 et 2006, dix pôles de proximité sont passés au rang de pôles intermédiaires, potentiellement concurrents de ceux de la couronne périurbaine où seulement une commune sur dix dispose d'un pôle commercial<sup>(21)</sup> (à l'échelle de l'aire urbaine, soit 220 communes sans offre structurée). Certaines polarités périurbaines disposent d'une offre répondant pour partie aux besoins courants de la population. D'autres sont en cours de constitution.

### Une consommation majoritairement effectuée en grandes surfaces, un commerce traditionnel non alimentaire à préserver

Avec un potentiel de consommation de 4 257 millions d'euros, les achats des ménages résidant dans le SCoT central représentent 84 % de la dépense des ménages de l'InterSCoT.

En terme de répartition par famille de produits, il apparaît que les ménages du SMEAT ont une capacité d'achat supérieure aux autres SCoT. En effet, la part de la consommation non alimentaire est de 57 % sur le SMEAT contre 53 % sur les autres territoires, soit un potentiel d'achat en biens de seconde nécessité (décoration, culture, loisirs, prêt-à-porter...) supérieur à la moyenne.

Le chiffre d'affaires des commerces du SMEAT est caractérisé par un volume (4 287 millions d'euros) supérieur à la capacité de consommation des ménages. Cet élément souligne l'attractivité des commerces au-delà du périmètre, caractéristique d'une autonomie commerciale et d'une offre importante et diversifiée.

(21) Au moins 5 commerces traditionnels ou une grande surface alimentaire.

Du fait de la consommation "locale" mais également de l'emprise sur les SCoT périphériques, le chiffre d'affaires commercial du SMEAT est avant tout généré par les commerces de plus de 300 m<sup>2</sup> : 78 % en alimentaire et 53 % en non alimentaire.

Ces dernières années, la forte progression de l'offre non alimentaire de plus de 300 m<sup>2</sup> dans le pôle urbain a renforcé son attractivité, notamment grâce à des concepts renouvelés tels que la jardinerie ou les loisirs créatifs. De plus, les commerces spécialisés en équipement occasionnel (meubles, hi-fi, informatique...), historiquement situés en centre-ville, s'étendent aujourd'hui aux pôles majeurs ; cela conduit à une polarisation des flux indirectement liés aux déplacements domicile-travail, vers le pôle urbain.

### Une évasion commerciale très faible principalement liée aux achats en vente à distance

Les ménages de l'InterSCoT consomment peu à l'extérieur : 9 euros sur 10 sont dépensés dans les commerces de l'aire urbaine.

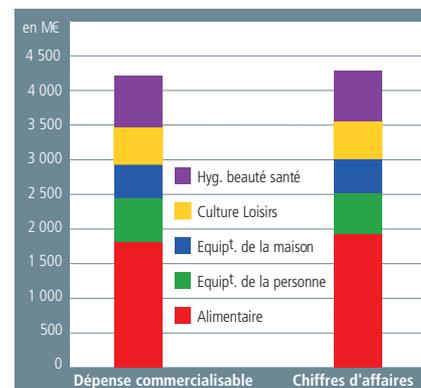
L'évasion commerciale hors SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine repré-

sente 366 millions d'euros, soit un volume supérieur à la capacité de consommation totale de chacun des trois autres territoires mais qui constitue seulement 9,3 % de la dépense des ménages du SMEAT.

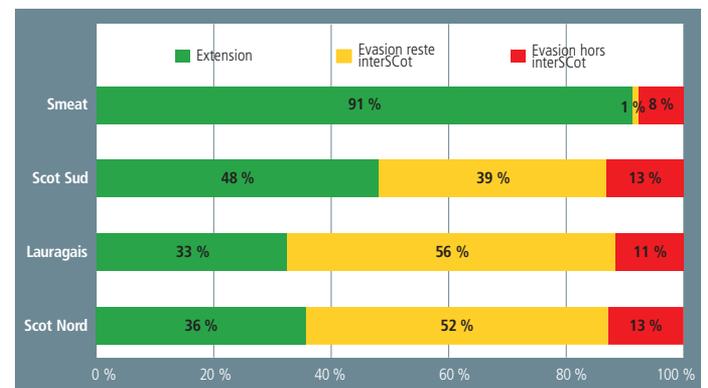
A l'échelle de l'aire urbaine, aucun pôle commercial ne capte plus de 5% de la consommation alimentaire globale : les achats alimentaires sont bien des achats de proximité répartis sur l'ensemble du territoire. A l'opposé, les produits de seconde nécessité, culturels (livre, CD, DVD...) ou exceptionnels (meubles, gros électroménager...), demeurent fortement dépendants d'une offre qui reste localisée dans les pôles majeurs de la banlieue et de Toulouse. A titre d'exemple, quatre pôles (tous situés dans le SCoT central) captent plus de la moitié des dépenses en ameublement.

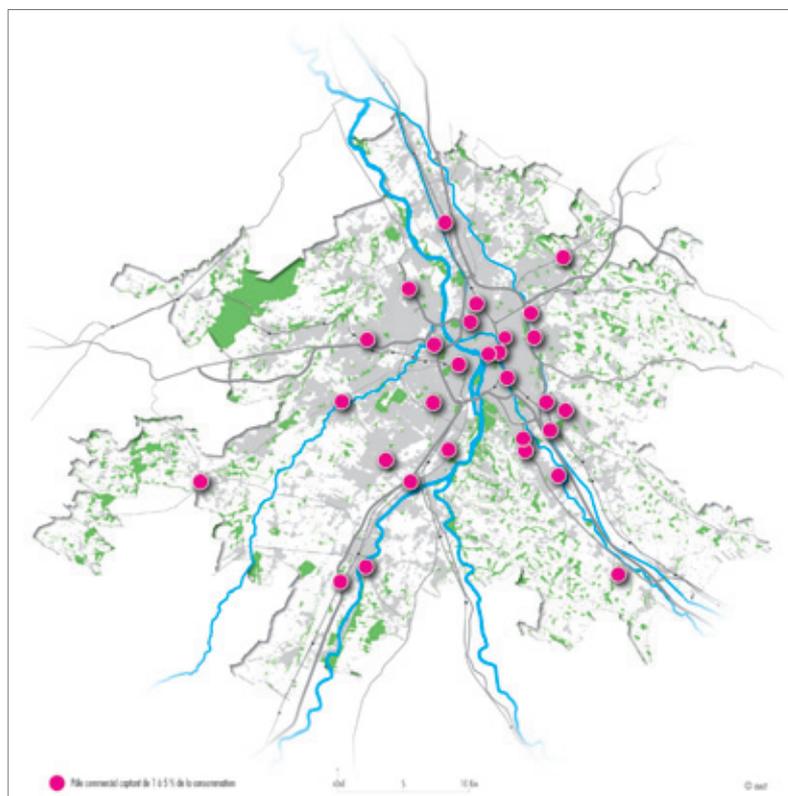
Entre ces deux types de consommation, des achats comme le bricolage-jardinage restent liés à une demande de moyenne proximité. Les flux de consommation demeurent, en volume, polarisés sur le pôle urbain (en lien avec les très grandes enseignes du secteur développant plus de 5 000 m<sup>2</sup> de surface de vente) mais de nombreux pôles intermédiaires apparaissent également.

### Dépense des ménages : 4 257 M€ Chiffre d'affaires des commerces : 4 287 M€



### Rétention et évasion commerciale (en % de la consommation)





Source : auat.

**Principales destinations d'achats des ménages de l'aire urbaine**

1. Alimentaire
2. Bricolage, jardinage
3. Meubles

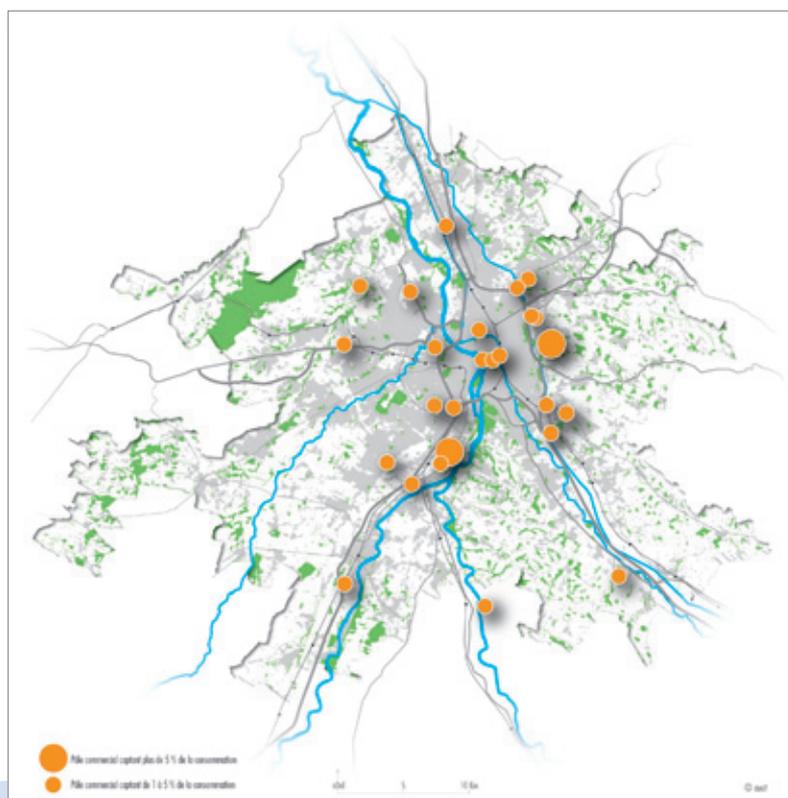
1

2

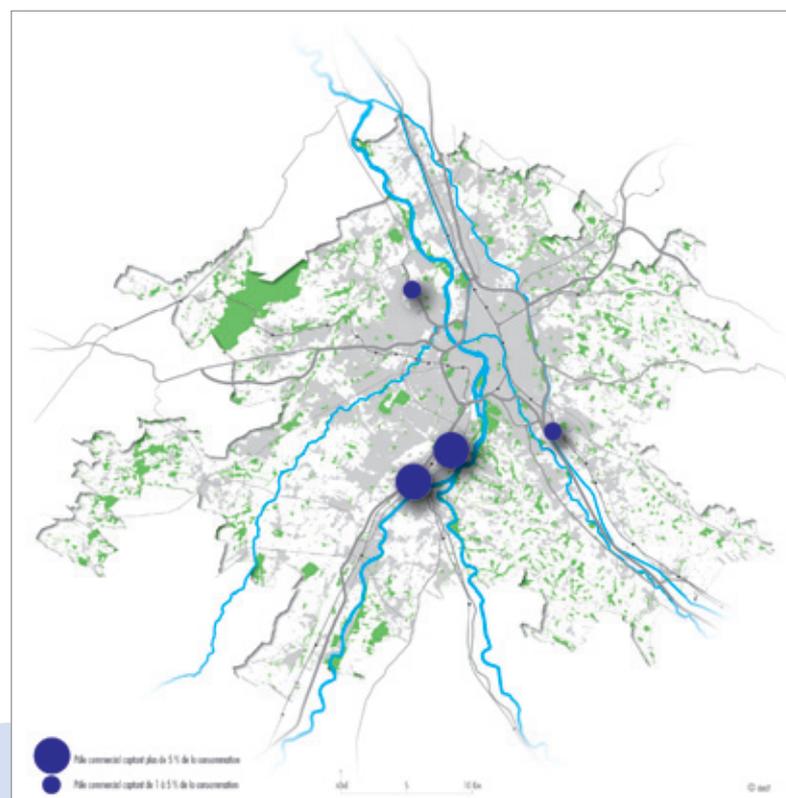
3

A l'échelle du SCOt Grande Agglomération Toulousaine, l'évasion totale est faible car il n'existe pas des destinations commerciales concurrentielles.

En effet, plus du tiers de l'évasion (132 millions d'euros) se reporte sur la vente à distance (vente par correspondance, e-commerce...). Les départements limitrophes captent 10 % de l'évasion (soit moins de 1 % de la consommation totale). Quelques pôles de proximité au sud du SMEAT attirent une clientèle limitée (6 % de l'évasion), de la même façon que les commerces du Comminges (3 %). Près de la moitié de l'évasion (44 %) se répartit sur des destinations diverses en France et à l'étranger.



Source : auat.

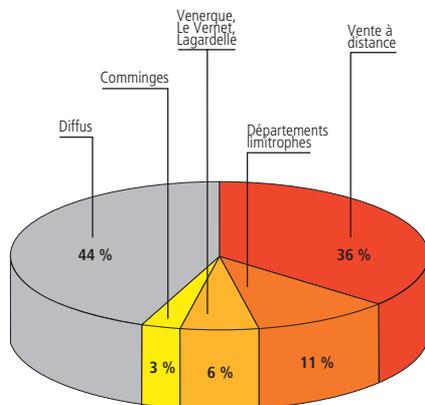


Source : auat.

Ainsi, la première destination d'évasion est la vente à distance. Or ce secteur est aujourd'hui en fort développement : il est donc peu probable que l'évasion du SMEAT puisse être réduite.

Il apparaît qu'il n'existe quasiment pas de marge de progrès en terme de part de marché pour rattraper cette évasion. Seuls un accroissement du potentiel de consommation (augmentation du volume moyen de consommation et / ou augmentation de la population : nouveaux quartiers...) et une offre très spécialisée peuvent justifier un développement commercial majeur sur ce territoire.

#### Destinations d'évasion Evasion totale : 366 M€



Source : BVA ECM 2004

### Une structuration du territoire autour de centralités

#### Du SDAT aux travaux de l'InterSCoT, une nouvelle organisation des centralités sur le territoire

Avec les travaux menés dans le cadre de l'InterSCoT, "l'échiquier" des centralités et des polarités est désormais à envisager à une échelle plus large.

Au sein du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine, l'élargissement du périmètre du SMEAT implique aujourd'hui une relecture des centralités, en prenant appui sur la réflexion menée par le SDAT dans ce domaine. Sur les trois autres SCoT (les SCoT périphériques du Lauragais, du Nord-Toulousain et du Sud-Toulousain), la Charte InterSCoT a identifié des polarités qui structurent et maillent le(s) territoire(s), comme Carbone, Villefranche-de-Lauragais, Grenade... En périphérie de l'InterSCoT, la Charte a de plus défini des polarités à prendre en compte au regard de leur influence sur le territoire, à l'image de L'Isle-Jourdain, Lavaur ou Saint-Sulpice.

#### Un nouveau bilan à tirer, au sein du périmètre du SMEAT

Avec la forte croissance socio-économique que connaît l'agglomération depuis 1998 ainsi que l'élargissement du périmètre d'assise du SMEAT, une "remise à plat" de l'ensemble des centralités du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine était nécessaire, tant au niveau du rôle effectivement joué par les centralités "traditionnelles" identifiées par le SDAT de 1998 que de celui des nouvelles centralités apparues depuis lors.

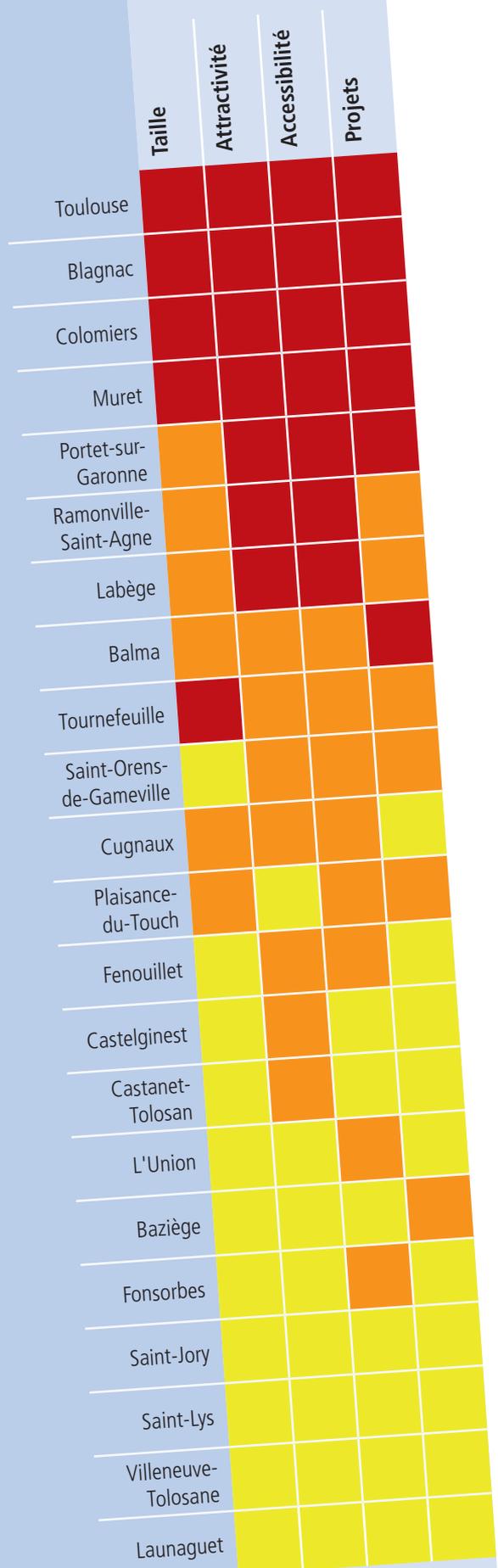
Pour dresser un nouveau bilan, dix ans après l'exercice de planification précédent, les principales centralités du territoire (une vingtaine environ) ont été comparées au travers de quelques critères d'analyse, des niveaux de rayonnement et de dynamisme leur ont ensuite été affectés. Cette analyse a pris appui sur des méthodes développées par la FNAU ainsi que sur celles mises en œuvre à l'échelle de différents Scot (Ile-de-France, Lyon...).

Quatre principaux critères ont ainsi été retenus dans l'objectif de mieux appréhender l'organisation, le rôle et les dynamiques d'évolution de ces centralités :

- **l'effet de taille** : avec l'analyse simultanée de la question du poids démographique et de celle de l'emploi, l'objectif étant de discerner les centralités ayant le meilleur rapport habitants / emploi ;
- **l'attractivité** : en s'appuyant sur plusieurs facteurs : la concentration, le rayonnement et la diversité de l'offre de services (équipements, services et commerces), la diversité du parc de logements analysée au travers de plusieurs indicateurs : part du collectif, part du locatif, part du logement social ;
- **l'accessibilité**, qui s'appuie sur la notion de bassins de mobilité<sup>(1)</sup> et sur la desserte en transports collectifs en site propre existante ou programmée : métro, tramway, bus en site propre ;
- **les grands projets** : ceux qui sont engagés ou programmés, à l'image de grandes opérations de ZAC / PAE, de projets de développement économique (ZAE notamment), de grands équipements...

(1) Bassin de mobilité : territoire contenant un ou plusieurs pôles d'attraction vers lesquels les habitants du bassin se déplacent pour leurs activités quotidiennes ; le bassin de mobilité concentrant la majorité des déplacements qu'il génère.

**Guide de lecture des cartes :**  
Les cartes représentent l'ensemble des pôles commerciaux qui captent 60 % de la consommation des ménages de l'aire urbaine. Elles font apparaître la dispersion ou la concentration de la consommation, soulignant les effets de proximité pour les achats quotidiens (alimentaire) ou occasionnels (exemple : bricolage, jardinage) et les effets de polarisation pour les achats exceptionnels (exemple : meubles).



Le diagnostic des centralités du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine fait émerger un premier niveau de lecture du rôle et de l'influence de ces différentes centralités, synthétisé dans le tableau ci-contre.

Cette analyse permet d'opérer un premier ordonnancement des centralités, le niveau de couleur du tableau variant d'intensité en fonction du niveau de rayonnement et d'attractivité des centralités considérées.

Émergent une dizaine de communes jouant actuellement le rôle de centralités principales (celles dont les dominantes de couleurs sont les plus foncées), et celles qui restent à conforter dans le futur (dominante de couleur claire, symbolisant les communes ne disposant pas encore de tous les éléments de centralité).

## Un maillage urbain qui s'appuie sur différents types de centralités

### Des centralités "traditionnelles"

Toulouse, ville-centre du SCoT mais également de l'aire urbaine, est la principale centralité du territoire. Toutefois, au regard de sa taille et de sa diversité, la ville-centre présente elle-même, sous une apparente uniformité, différents niveaux de centralité qui la structurent en fonction des quartiers considérés :

- l'hypercentre, qui en constitue la centralité principale ;
- les centres de faubourgs : Marengo/ Bonnefoy, les Minimes, Saint-Cyprien, Saint-Michel... ;
- les centres de quartiers périphériques : Les Pradettes, Lafourguette, Le Mirail, Rangueil, Montaudran, Soupéard, Lardenne, Saint-Simon, Saint-Martin-du-Touch...

Au-delà de Toulouse, trois grands pôles urbains majeurs sont affirmés sur le territoire ; deux d'entre eux étaient déjà identifiés comme des centralités principales du SDAT (Colomiers et Blagnac), le troisième (Muret), est "issu" de l'élargissement du périmètre du SMEAT.

Leur rayonnement s'appuie sur la diversité des fonctions urbaines offertes, et notamment :

- leur poids démographique (Colomiers : 37 000 habitants ; Muret : 26 000 ; Blagnac : 22 500) à mettre en parallèle avec leur rayonnement économique (spécialisation dans le tertiaire et plus particulièrement l'aéronautique pour Colomiers et Blagnac ; l'industrie, l'artisanat et le commerce pour Muret) ;

- leur rayonnement en matière de services et équipements (aéroport, équipements de niveau sectoriel ou d'agglomération, fonctions administratives...);
- la diversité de leur parc de logements (importance du collectif et du locatif, part de logements sociaux supérieure au seuil de 20 % de la Loi SRU);
- les grands projets de développement de l'activité et/ou de l'habitat que portent ces collectivités, tels qu'Andromède, Aéro-constellation, Ramassiers, Porte des Pyrénées...;
- leur niveau de desserte TC (lignes cadencées C et D, future ligne E de tramway...).

### **Des centralités qui s'affirment, au regard de leur rayonnement ou de leur dynamique d'évolution**

Bien que leurs fonctions urbaines soient moins affirmées que dans les pôles urbains majeurs que constituent Toulouse, Colomiers, Muret ou Blagnac, ces communes (ou groupes de communes) exercent cependant une attractivité significative sur leur environnement territorial, et ce à plusieurs niveaux :

- leur "poids démographique" (Tournefeuille, Balma, Portet, Ramonville);
- l'importance de leur tissu économique, marqué pour certaines d'entre elles par une spécialisation commerciale (Portet, Labège, Saint-Orens, Balma);
- le rayonnement de leurs équipements, la diversité de leur parc de logements (Portet, Ramonville, Tournefeuille notamment);
- leur niveau de desserte : métro (Ramonville), desserte cadencée, TCSP (RN 113 Est...) ou en projet (RN 88, RN 632...);
- les projets dont elles font l'objet : ZAC de Gramont, ZAC de Tucard, La Paderne, Ferrié-Palarin...

Deux principaux cas de figure peuvent à ce niveau être rencontrés :

**Les centralités communales qui se sont confirmées ou ont émergé depuis le SDAT**  
Plusieurs communes, déjà identifiées par le SDAT en tant que centralités, ont confirmé leur attractivité au cours des dix dernières années, à l'image de Balma, Ramonville ou Portet-sur-Garonne ; attractivité que devraient renforcer des projets de développement envisagés ou engagés, tels que les projets urbains de Gramont ou Ferrié-Palarin.

Certaines centralités ont pour leur part émergé en développant depuis plusieurs années leur rayonnement, comme a pu le faire Tournefeuille, notamment en matière d'équipements.

#### **Les centralités "intercommunales"**

Au-delà, des situations plus complexes caractérisent certaines parties du territoire. Ainsi, des centralités "intercommunales" regroupent plusieurs communes dont le rayonnement individuel est moins affirmé mais qui, de par leur proximité et/ou leur complémentarité, jouent un rôle effectif de centre urbain.

C'est par exemple le cas de Cugnaux et Villeneuve qui, de par leur complémentarité et un poids cumulé significatif (en terme d'emploi, d'habitat, d'équipements, de projets...) peuvent constituer une centralité à part entière.

#### **Des centralités en émergence**

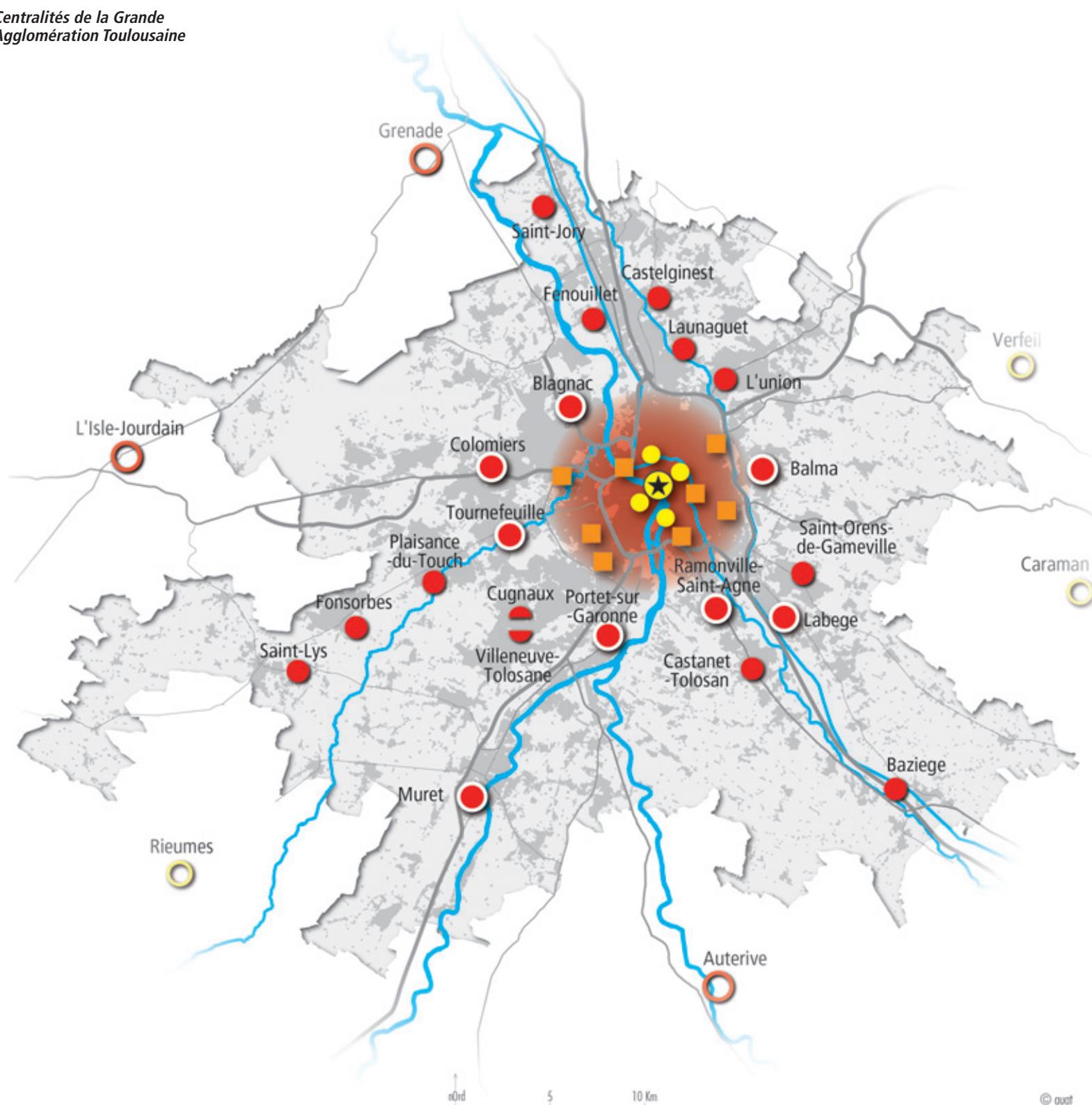
D'autres communes, bien que disposant d'éléments de centralité, jouent à des degrés divers un rôle dans la structuration du territoire. Pourtant, leur attractivité, qui concerne souvent quelques communes environnantes, a une amplitude actuellement moins importante que les centralités principales.

Plusieurs communes sont à ce niveau identifiables, à l'image de Plaisance-du-Touch, Fonsorbes, Fenouillet, Castelginest, Castanet-Tolosan, Saint-Lys, Baziège...

#### **Des logiques territoriales croisées**

Chacun des secteurs est doté d'une ou deux centralités principales, sauf le grand quart nord-est du territoire qui actuellement ne compte pas de centralité affirmée ; la plupart des centralités principales sont situées en première couronne de l'agglomération toulousaine, excepté Muret, le Muretain étant structuré autour du bipôle Muret/Portet ; en outre, apparaissent des logiques de développement par axes, autour desquels s'égrènent des centralités : RD 632 à l'ouest, RN 20 et futur BUN au nord ; sur certains espaces (secteur Est, secteur Ouest), les franges du territoire semblent sortir du champ d'influence des centralités internes du Scot. Les polarités du périurbain viennent ainsi compléter l'armature urbaine du Scot de la Grande Agglomération Toulousaine et exercent pour certaines d'entre elles une attractivité sur le territoire : L'Isle Jourdain sur les espaces situés autour de Bouconne, Grenade sur le nord du SCoT par exemple...

**Centralités de la Grande Agglomération Toulousaine**



- Toulouse
- Centralités principales
- Commune disposant d'élément de centralité
- Pôle d'équilibre
- Pôle complémentaire
- ★ Hypercentre
- Centre de faubourg
- Centre de quartier périphérique

# Risques et opportunités

## ... sur l'accueil de la croissance

La demande en logements demeurera très importante, du fait de la croissance démographique, de la baisse de la taille des ménages et du renouvellement du parc existant. La construction de logements grignote progressivement l'espace agricole, des continuités urbaines se créent le long des principaux axes de circulation... Résultat d'un mode de vie choisi ou d'un choix résidentiel contraint, cet étalement urbain génère des déplacements en voiture toujours plus nombreux, sans alternative possible.

### Des risques

- Une croissance urbaine qui va de pair avec la consommation d'espace et la dispersion des fonctions urbaines, mettant en péril l'activité agricole.
- Une banalisation des paysages et du cadre de vie.
- Une "auto-mobilité" peu durable.
- Une course au développement de nouveaux équipements et services pour les collectivités.
- Des coûts élevés pour les ménages modestes.

### Des opportunités

- Des territoires déjà structurés autour de centres-villes ou centres-bourgs.
- Un potentiel de renouvellement urbain sur le cœur d'agglomération et d'intensification de l'habitat.
- L'émergence d'intercommunalités de projet autour de l'habitat.
- Un savoir-faire sur la production de logements.

## ... sur la réponse à la pluralité des besoins en logements

La question de l'accès au logement fait directement écho à la poursuite de l'étalement urbain. Le seul jeu du marché ne permet pas de répondre à l'ensemble des demandes. Aujourd'hui plus qu'hier, la production de logements abordables, la construction de logements sociaux et très sociaux répondent à un double objectif : maintien de l'attractivité de l'agglomération et maintien de la cohésion sociale : solidarité générationnelle et solidarité envers les plus modestes.

### Des risques

- Des parcours résidentiels toujours plus difficiles ; une absence ou une perte de diversité.
- Un accès encore plus difficile des organismes sociaux au foncier.
- Une production de logements très sociaux qui reste insuffisante ; une attribution conflictuelle des logements sociaux.
- Un renforcement des secteurs de relégation sociale, une progression des situations de mal logement.
- Une montée des individualismes locaux qui perdure.

### Des opportunités

- La diversité de l'habitat (PLH), facteur constitutif de l'attractivité des territoires.
- Un potentiel foncier existant, des outils mobilisables (réserves foncières, ZAD, ZAC, EPF).
- L'acceptation de nouvelles formes urbaines plus économes en espace.
- Une tendance à la production d'opérations d'urbanisme plus denses.
- Une diversification de l'habitat engagée dans les pôles d'équilibre périurbain.

# Risques et opportunités

## ... sur la construction de lieux de vie

Le besoin de proximité est mis en avant, quels que soit la classe d'âge, la situation de famille, le niveau de revenu ou le type d'habitat occupé. Selon le sondage réalisé par Tns-Sofres en janvier 2007, les espaces verts, les services quotidiens essentiels (écoles, modes de garde et commerces) et le médecin arrivent en tête des souhaits des ménages en matière de proximité. Dans un rayon plus large (10 km autour du domicile), la majorité des personnes interrogées souhaitent un hôpital, un supermarché, des équipements de loisirs (piscine, terrains de sports, bibliothèque), un cinéma, une gare.... Ces équipements et services "font" la ville, permettent la rencontre de l'autre.

### Des risques

- Une accentuation des spécialisations spatiales.
- Des difficultés d'optimisation et de financement des équipements.
- Des logiques d'acteurs peu articulées avec des objectifs de cohérence territoriale (autonomie...).

### Des opportunités

- Un quotidien organisé autour de bassins de vie.
- Une demande forte de préservation de l'identité des bourgs.
- Un mouvement de retour vers les centres, un désir d'espace mais aussi de centralité, en lien notamment avec le vieillissement de la population et les évolutions des modes de vie.
- Les premiers développements d'"éco-quartiers".

## ... sur le développement du vivre ensemble

Le vivre ensemble s'appuie sur un attachement partagé à un mode de vie, sur un sentiment d'appartenance à un territoire et sur la qualité de liens sociaux. Diversification des équipements et des commerces, pouvoir fédérateur des grands équipements métropolitains ou des manifestations collectives, rôle intégrateur des espaces publics et développement de la vie associative constituent ainsi les piliers d'un vivre ensemble et révèlent la capacité d'un territoire à offrir un projet social d'avenir pour toutes les catégories de populations.

### Des risques

- Des difficultés d'intégration des nouveaux arrivants, jeunes décohabitants, ménages démunis ou couches moyennes, personnes âgées.
- Des risques de fragmentation sociale, des replis identitaires, un renforcement des ségrégations socio-spatiales.
- Une perte d'image ou de valeur pour les territoires.

### Des opportunités

- Un environnement de qualité (proximité mer/montagne) et un cadre de vie agréable (ville/campagne).
- Une identité locale forte : tradition du savoir-vivre, tradition d'accueil.
- Une diversité des savoir-faire, un potentiel de recherche...
- Une construction progressive de projets de territoire.

# Ce qui est en jeu sur le SCoT

## Une gestion économe et efficiente de l'espace

Vu le volume des logements qui seront demain nécessaires afin de satisfaire les besoins des nouvelles populations, pour assurer le renouvellement du parc, la fluidité du marché et pour répondre aux besoins des mal logés, la question de l'intensification urbaine prend une importance capitale dans le contexte particulier d'attractivité toulousaine. Agir sur la localisation de l'habitat est indispensable. Il s'agit de développer préférentiellement les pôles bien desservis en transports collectifs et bien dotés en équipements. Cet enjeu d'organisation de l'espace vise prioritairement le développement de l'habitat en tissu urbain peu dense par renouvellement ou intensification afin d'optimiser les investissements publics mais aussi les secteurs d'extension stratégique, notamment autour des gares et des axes futurs de transport en commun.

Ces conditions urbaines définissent des sites "capables", dans le pôle central comme dans les territoires périurbains, qui garantissent à chacun des perspectives de développement, en cohérence avec le modèle urbain retenu dans la Charte de l'aire urbaine. Sur les autres territoires, l'enjeu portera sur la maîtrise de l'urbanisation.

Sur ces sites prioritaires d'accueil de l'habitat, la polarisation de la croissance nécessite une densification "négociée" dans des conditions et un environnement qui offrent aux ménages une réelle alternative à la maison individuelle. Dans ce contexte, seule la mobilisation du foncier permet de passer d'un foncier théoriquement urbanisable à la production effective de foncier pour les opérateurs.

## Le retour à un urbanisme de proximité

Dans un contexte de ville "mobile", de ville "au choix", il est fréquent de travailler loin de son domicile et de consommer dans des lieux variés et distants, tout en restant cependant attentif à ce qui est proche. La construction de bassins de proximité, de lieux de vie rapprochant l'habitat et l'emploi et répondant aux besoins du quotidien (offre d'équipements et de services de proximité), crée des repères, structure l'urbain, aide à la lecture du territoire par les usagers et favorise ainsi une fonctionnalité et une cohésion des territoires.

Il s'agit de favoriser "plus et mieux de proximité" par la réalisation d'équipements, de commerces et de services, en priorité dans les parties urbanisées desservies par des transports collectifs et en lien avec un bassin de vie et une centralité ou un pôle d'équilibre. Le retour à un urbanisme de proximité,

visant à limiter les déplacements en voiture particulière et à favoriser une gestion durable des territoires, constitue ainsi un enjeu majeur pour la période à venir. Cela passe par une adaptation du niveau d'équipements et de services aux besoins locaux, actuels et futurs, notamment au regard du vieillissement de la population, et par un maillage commercial hiérarchisé, avec les produits de première nécessité ou d'achats hebdomadaires ou occasionnels (bricolage, jardinage, petit électroménager...) au sein de bassins de proximité.

Ainsi, l'organisation de l'aire urbaine autour de bassins de vie hiérarchisés appelle une mobilisation des partenaires de l'InterSCoT sur la programmation et la localisation des équipements et services publics et privés en cohérence avec le projet des territoires.

# Ce qui est en jeu sur le SCoT

## L'accès au logement pour tous

Répondre à la pluralité des besoins passe par l'engagement d'une diversité de l'offre à toutes les échelles et par la facilitation des parcours résidentiels sur tous les territoires. La mise en œuvre d'une politique de l'habitat intervenant sur l'ensemble des maillons de la chaîne du logement et à la bonne échelle géographique apparaît plus que jamais nécessaire et urgente.

La plupart des collectivités sont d'ores et déjà engagées dans le renforcement de l'offre locative sociale, dans un cadre intercommunal ou communal. Malgré les difficultés de production d'un parc très social, le logement social est clairement identifié comme un enjeu majeur, sur tous les territoires. Il répond à un double objectif : maintien de l'attractivité de l'agglomération (accès au logement pour les jeunes actifs) et cohésion sociale (solidarité générationnelle et envers les plus modestes). Il s'agit de produire du logement social, et très social, en quantité et qualité, tant pour répondre aux objectifs de

la loi SRU que pour répondre aux besoins de l'aire urbaine. Cela passe par une mobilisation du foncier à disposition des opérateurs sociaux, notamment sur les sites stratégiques d'accueil résidentiel.

Le développement des opérations publiques et de la maîtrise des coûts répond à l'enjeu de production de logements accessibles. La multiplication des procédures d'aménagement sur tous les territoires, l'inscription de la diversité de l'offre de logements dans les programmes et la péréquation des charges foncières doivent permettre de répondre à la question du logement abordable.

Bien que centrée sur le neuf, la question de l'accès au logement concerne aussi la re-dynamisation du bâti ancien dans le périurbain. La valorisation des cœurs de village, essentielle pour la vie locale, contribue à l'animation et la polarisation de l'activité ; elle permet aussi de maintenir un parc privé social de fait.

## Le renforcement des cohésions

« Faire société »<sup>(1)</sup> : cette expression traduit la nécessité d'enrayer la logique de séparation, de "l'entre-soi" qui affecte toutes les couches de la population.

Ce qui est en jeu relève de la capacité des territoires à définir des futurs communs et à valoriser une identité plurielle. Cela passe par l'organisation des solidarités entre les

territoires, la requalification des espaces dévalorisés et la poursuite de l'intégration des quartiers sensibles. Il s'agit là de promouvoir la diversité et le brassage entre les populations. Cela nécessite aussi que soient réunies les conditions de l'adhésion des habitants à l'organisation de leur territoire.

(1) Jacques Donzelot, Catherine Mével, Anne Wyvekens, Faire société, La politique de la Ville aux Etats-Unis et en France, 2003

## Axe 3 : Accessibilité et échanges dans l'aire urbaine

### Organiser les échanges dans l'aire urbaine et avec les autres territoires

## État des lieux

### Un territoire en marge des grands itinéraires européens

L'accessibilité de l'agglomération toulousaine est étroitement liée à celle de son aire urbaine et de sa région. Ainsi, le diagnostic réalisé à l'échelle de l'aire urbaine dans le cadre des réflexions InterSCoT s'applique au territoire du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine.

La lisibilité de ses accès et leur performance conditionnent ainsi le maintien du dynamisme économique de ce territoire. À l'heure de la mondialisation, cette accessibilité doit être analysée prioritairement à l'échelle européenne. Quelle qualité de l'offre de transport aujourd'hui pour accéder à l'aire urbaine ? Quelles évolutions de la demande à l'horizon 2025-2030 ?

### L'accessibilité routière : malgré une amélioration constante depuis vingt ans... un réseau inachevé

Située dans un corridor Atlantique-Méditerranéenne, entre Pyrénées et Massif Central, l'aire urbaine toulousaine reste cependant à l'écart des routes européennes les plus fréquentées. Les flux d'échanges entre l'Espagne (et au-delà l'Afrique du Nord) et l'Europe continentale passent de part et d'autre des Pyrénées pour rejoindre l'axe Bordeaux-Paris-Europe du Nord ou l'axe Méditerranéenne-Rhône-Rhin.

Toutefois, le réseau autoroutier s'est considérablement amélioré depuis vingt ans, notamment avec le bouclage du périphérique toulousain, l'achèvement de l'A 20 et de l'A 64, l'ouverture de l'A 66.

Deux grands itinéraires demeurent inachevés aujourd'hui :

- l'itinéraire express Toulouse-Lyon par la RN 88 ;
- l'itinéraire vers l'Aragon, et au-delà vers Madrid.

Ces deux itinéraires placeraient Toulouse sur une grande diagonale nord-est / sud-ouest traversant l'isthme européen.



**Les grands corridors de transport 2005**  
Véhicules légers et poids lourds

Sources :  
SETRA / Dossier du débat public  
Grand Contournement Autoroutier  
de Toulouse - DRE.

Traffic moyens journaliers sur autoroutes en 2005



**Principales infrastructures de transport de la Grande Agglomération Toulousaine**



- Principales voiries primaires et secondaires
- Réseau ferré et gares
- Métro

- Tâche urbaine 2007 (SPOT)
- Réseau hydrographique principal

À l'échelle régionale, si plusieurs villes moyennes sont reliées par l'étoile auto-routière à Toulouse, les agglomérations d'Auch, Castres-Mazamet et Rodez ne sont pas encore desservies.

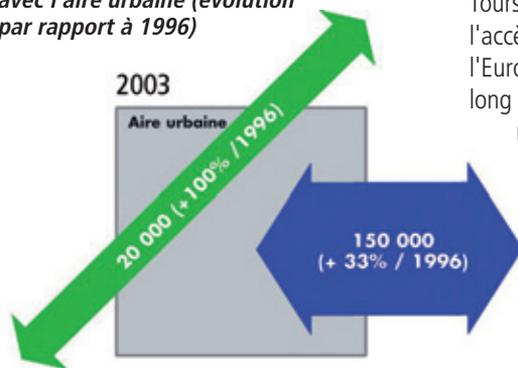
### Des perspectives préoccupantes

L'analyse des enquêtes "cordon" réalisées en 1996 et 2004 montre que :

- si le transit traversant l'aire urbaine reste faible (20 000 véhicules par jour, pour 2 millions de mouvements journaliers en interne à l'aire urbaine), il est cependant en très forte augmentation : il a doublé en huit ans ;
- les échanges entre l'aire urbaine et l'extérieur ont eux aussi fortement augmenté : + 33 % en huit ans. Ces échanges sont majoritairement des échanges régionaux (deux tiers).

Cette augmentation des trafics d'échange et de transit devrait se poursuivre à l'avenir. Le trafic de transit potentiel est évalué en 2020 à 35 000 véhicules par jour. Parallèlement, on observe des trafics croissants sur l'ensemble du réseau de voirie de l'aire urbaine, avec des phénomènes de saturation de plus en plus fréquents.

### Trafic routier de transit et d'échanges avec l'aire urbaine (évolution par rapport à 1996)



Source : Cordon 2003 - DDE, Tisseo, CETE.

L'amélioration de l'accessibilité routière de Toulouse réalisée depuis vingt ans est aujourd'hui contrecarrée par une congestion croissante dans l'agglomération, notamment sur le périphérique toulousain qui joue un rôle stratégique dans le système de déplacements local. Cela se traduit aussi par une certaine fragilité du système actuel, un accident sur le périphérique pouvant avoir des répercussions sur l'ensemble de la voirie de l'agglomération.

### L'accessibilité ferroviaire de l'aire urbaine : des améliorations fortes de l'offre sur les dernières années... et des grands projets en perspective

L'accessibilité ferroviaire de l'aire urbaine toulousaine repose sur une étoile ferroviaire convergeant vers la gare de Toulouse-Matabiau, qui occupe ainsi une situation stratégique. Les opérations de maintien ou d'augmentation de la capacité du nœud ferroviaire de Matabiau constituent un volet important des politiques de développement de cette accessibilité.

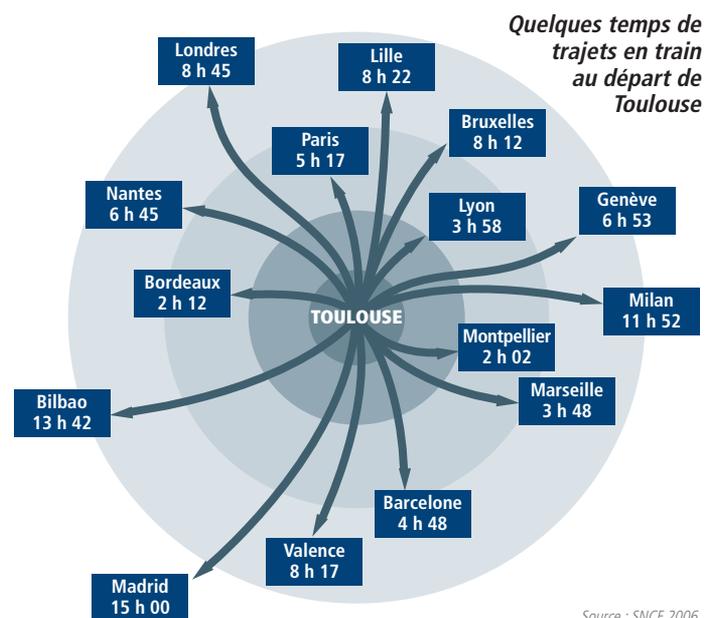
À l'échelle nationale et internationale, l'accès de Toulouse à la grande vitesse a pris du retard par rapport aux autres métropoles françaises. Si, pour l'accès à Paris, et donc à l'Europe du Nord, un processus de projet est lancé avec les LGV Bordeaux-Tours et Bordeaux-Toulouse (2015 ?), l'accès à l'arc Méditerranée, et donc à l'Europe du Sud, n'est envisagé qu'à plus long terme, à moins que les conclusions du récent Grenelle de l'Environnement n'entraînent une accélération de ces projets.

À l'échelle régionale, la Région Midi-Pyrénées, dans le cadre du Plan Régional des Transports (PRT), a fortement augmenté l'offre en dessertes cadencées sur certaines branches de l'étoile ferro-

viaire (axes Toulouse-Auch, Toulouse-Muret et Toulouse-Ariège). La généralisation progressive du cadencement devrait se poursuivre à l'avenir avec le deuxième PRT. Le maintien, puis l'amélioration de l'offre passent par un véritable plan-rail portant sur le renouvellement et la modernisation des infrastructures.

### Des perspectives de développement ambitieuses et un défi pour la gare Matabiau

Le trafic ferroviaire en gare de Toulouse-Matabiau augmente régulièrement et approche les 8 millions de passagers en 2006. L'accroissement démographique, le développement des TER et la réalisation progressive de la LGV Bordeaux-Toulouse auront un impact considérable sur le trafic de cette plate-forme : environ 14 millions de passagers par an en 2020. La réalisation ultérieure de la LGV Toulouse-Narbonne lui confèrera pleinement une dimension européenne.

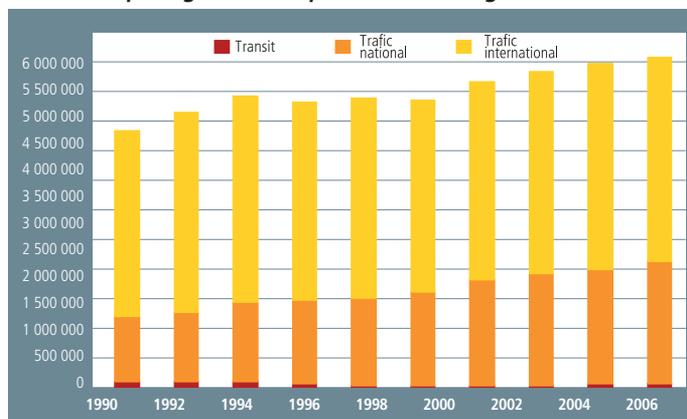


Source : SNCF 2006.

### L'accessibilité aérienne de l'aire urbaine : un rôle primordial à préserver

Avec l'aéroport de Toulouse-Blagnac, l'aire urbaine toulousaine dispose de la quatrième plate-forme aéroportuaire de province par sa fréquentation voyageurs. L'aéroport constitue la véritable porte d'entrée européenne pour la métropole, avec des liaisons nationales et internationales régulières. Proche du cœur de ville, il est facilement accessible par route à la plupart des usagers venant de l'agglomération toulousaine et des autres agglomérations de l'aire métropolitaine. Cependant, la saturation des accès routiers aux heures de pointe pourrait survenir dans les années à venir. Sa desserte en transports en commun, actuellement assurée par une ligne de bus qui assure la connexion à la gare de Matabiau est aujourd'hui en question. En outre, les nuisances (notamment sonores) qui lui sont liées touchent près de 100 000 habitants. Une autre spécificité de cette plate-forme est son rôle stratégique dans le développement des activités de l'industrie aéronautique toulousaine.

Nombre de passagers à l'aéroport Toulouse-Blagnac



Source : Observatoire du SGGD - CCI Toulouse - Aéroport de Toulouse - Blagnac - auat.

### Évolutions constatées

Le trafic de passagers a atteint 6 millions en 2007, avec une forte croissance du trafic international (pour l'essentiel européen) qui représente 37 % du trafic total. Si le trafic avec Paris reste majoritaire (près de 50% du trafic passagers en 2007), c'est le trafic international qui augmente le plus. Les études les plus récentes montrent que l'aéroport ne serait pas saturé avant 2030, mais l'amélioration de son accessibilité, notamment en transports en commun, s'impose à moyen terme pour garantir son bon fonctionnement et son développement. Une veille devra être mise en place sur la capacité de l'aéroport à long terme. Les conclusions du Grenelle de l'Environnement amènent aujourd'hui l'État à remettre en question l'opportunité de créer toute nouvelle implantation de plate-forme aéroportuaire en France et à privilégier le

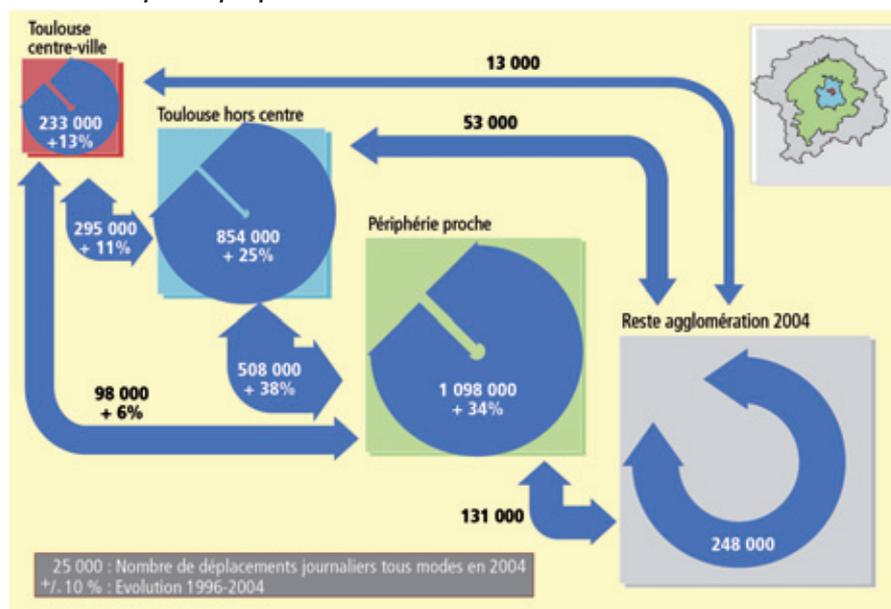
développement des lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV).

Un territoire en forte croissance qui s'étale... générant une très forte utilisation de la voiture particulière

Un nombre de déplacements en forte croissance en raison du développement et de l'étalement démographique et de la hausse de la mobilité

Depuis 1978, le nombre de déplacements effectués quotidiennement par les habitants du pôle urbain ne cesse de croître. En 2004, plus de 3 millions de déplacements par jour sont recensés, soit 600 000 déplacements par jour supplémentaires par rapport à 1996 (+ 23 %).

### 1 million de déplacements par jour sont effectués par les habitants de l'agglomération au sein de la proche périphérie



Source : EMD2004 - Tisséo-SMTC.

Cette forte croissance s'explique par :

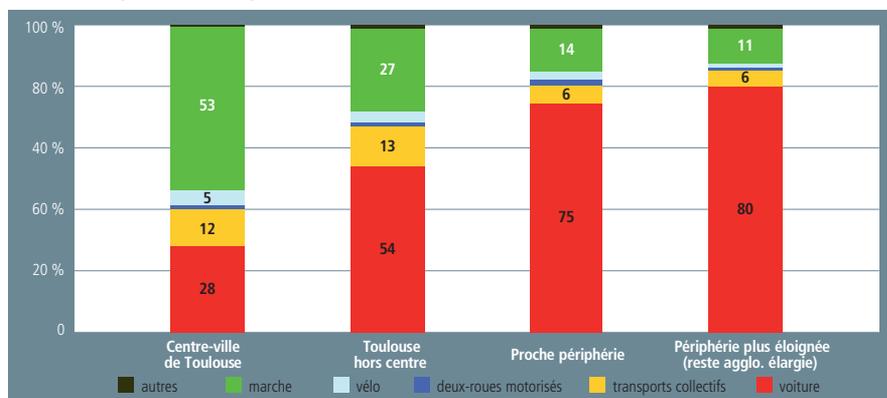
- l'augmentation du nombre d'habitants (+11 % par rapport à 1996) ;
- la croissance de la mobilité individuelle (nombre de déplacements par jour et par habitant) ; en quatorze ans, elle a augmenté d'un déplacement par jour et par habitant. Avec une moyenne de quatre déplacements par jour et par habitant en 2004, les habitants du pôle urbain toulousain ont une mobilité très élevée.

Les déplacements ont particulièrement augmenté dans la proche périphérie et les faubourgs toulousains.

### Un fort usage de la voiture, particulièrement chez les habitants de la périphérie

La voiture reste le mode de transport le plus utilisé : plus de 60 % des déplacements. Son usage varie selon le lieu de résidence : plus le secteur de résidence s'éloigne de Toulouse, plus l'usage de la voiture est proportionnellement élevé, au détriment des transports collectifs (desserte de plus en plus faible), de la marche et du vélo (urbanisation de moins en moins dense ne favorisant par les déplacements de courtes distances).

#### Plus le lieu de résidence s'éloigne de Toulouse, plus la part de la voiture dans les déplacements quotidiens est élevée



Source : EMD 2004 - Tisséo-SMTC

### Une faible pratique de l'intermodalité

Les habitants de l'agglomération toulousaine effectuent 100 000 déplacements multimodaux par jour, ce qui ne représente que 3 % de leurs déplacements quotidiens. L'intermodalité la plus pratiquée s'effectue avec le métro (notamment métro + voiture). L'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs est marginale.

Bien que la recherche de la complémentarité tarifaire entre les transports collectifs soit une action mentionnée au PDU (Plan de Déplacements Urbains) approuvé en 2001, les titres intermodaux, et notamment ceux entre le réseau ferroviaire et le réseau urbain, n'ont pas évolué et restent peu nombreux (possibilité d'utiliser un titre urbain sur la ligne C, titre combiné sur la liaison ferroviaire Toulouse-Portet-Muret).

### La périurbanisation se double d'un développement de l'emploi et des équipements dans des lieux peu favorables aux modes alternatifs à la voiture particulière

27 % des déplacements des habitants de l'agglomération ont le travail pour motif

d'origine et/ou de destination. Malgré la réduction du temps de travail, le développement des temps partiels et la flexibilité des horaires, ces déplacements restent concentrés sur les périodes horaires du matin, du déjeuner et du soir. Les trois quarts d'entre eux sont réalisés en voiture et seulement 10 % à pied. L'usage des transports collectifs (7 %) et du vélo (3 %) est encore plus faible.

La très faible utilisation des modes alternatifs à la voiture pour se rendre ou revenir du travail s'explique notamment par :

- l'allongement des distances entre le lieu de domicile et de travail, et l'éparpillement des lieux de résidence à l'écart des secteurs les mieux desservis en transports collectifs ;
- l'autre extrémité du déplacement est de plus en plus diversifiée : ce n'est plus le domicile dans 37 % des cas. Il peut s'agir d'un équipement scolaire, d'un équipement de loisirs, d'un commerce, d'un lieu de restauration... Or, l'enchaînement de déplacements aux motifs variés n'est réalisable en modes alternatifs à la voiture que dans les secteurs urbains les plus denses qui offrent une

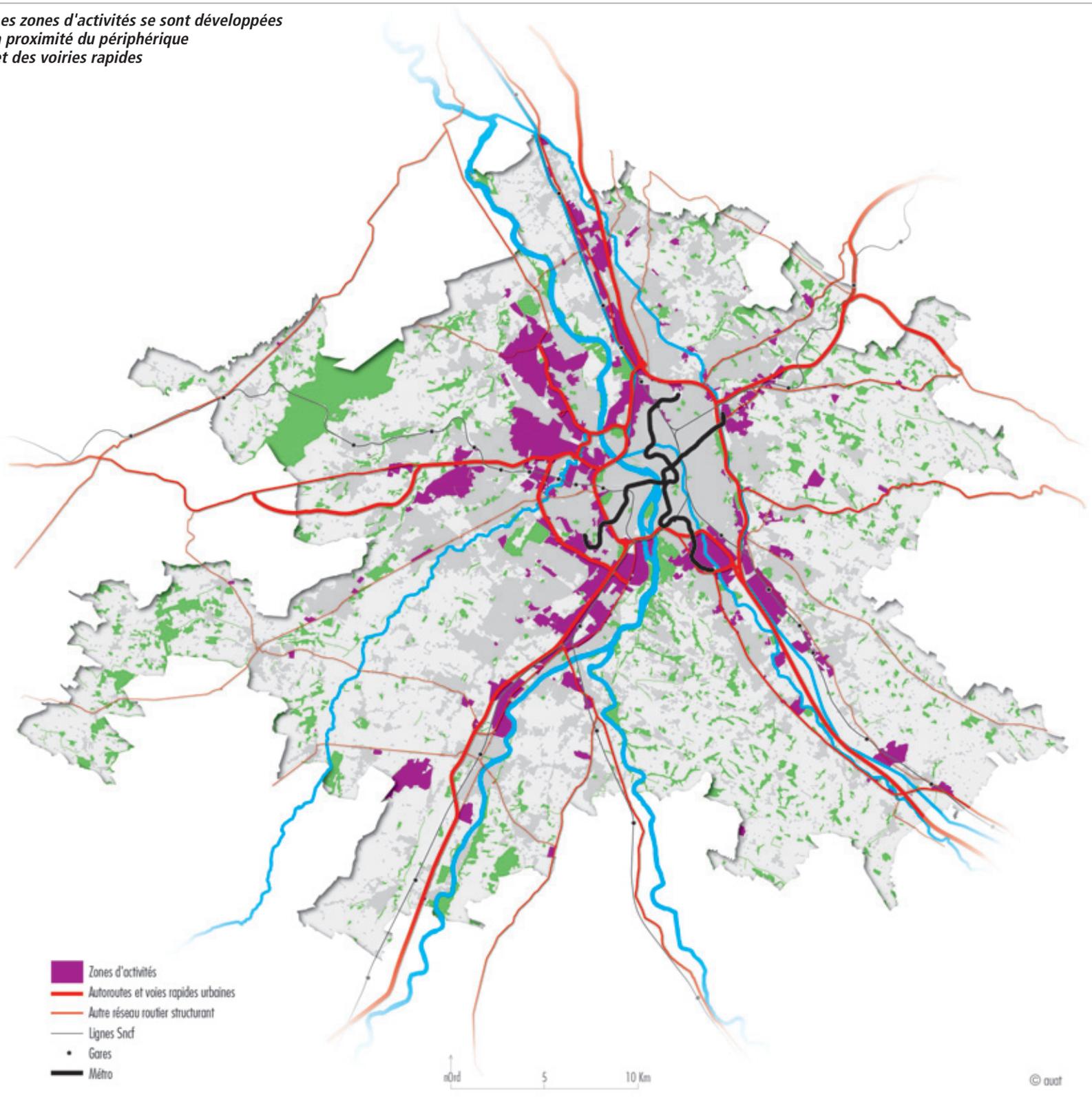
#### Les grands chiffres 2004 sur le territoire SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine

Mobilité : **4,2 déplacements par jour et par habitant** de 11 ans et plus

##### Répartition moyenne des déplacements par mode :

Voiture :	63 %
Transport en commun :	10 %
Deux-roues motorisés :	3 %
Vélos :	2 %
À pied :	22 %
Autres modes :	1 %

*Les zones d'activités se sont développées à proximité du périphérique et des voiries rapides*



proximité géographique des différents lieux et une bonne desserte en transports collectifs;

- le développement des zones d'activités autour des voiries rapides urbaines qui favorise un accès en voiture. Ces zones d'activités regroupent de l'ordre de 40 % des emplois du périmètre SCoT. Elles sont peu adaptées à la desserte en transports collectifs et aux modes doux (faible densité urbaine, peu ou pas de mixité des fonctions urbaines). Il en résulte une faible desserte en transports collectifs : les lignes A et B du métro ainsi que les lignes de TCSP programmées restent aux portes des grandes zones d'activités.

### La périurbanisation induit des coûts de mobilité élevés pour les ménages

La distance domicile-travail d'un habitant des faubourgs toulousains est en moyenne de 7 km. Elle est de 17 km pour un habitant de la périphérie éloignée (secteurs de Lévig nac, Saint-Lys, Baziège, Saint-Jory...). La voiture étant majoritairement utilisée pour ces déplacements, il en résulte un coût de déplacement à la charge des ménages qui varie du simple au double selon le lieu de résidence. Ce coût peut peser lourd dans le budget des ménages de la périphérie éloignée. Il pourrait devenir difficilement supportable en cas de forte hausse du coût de l'énergie.

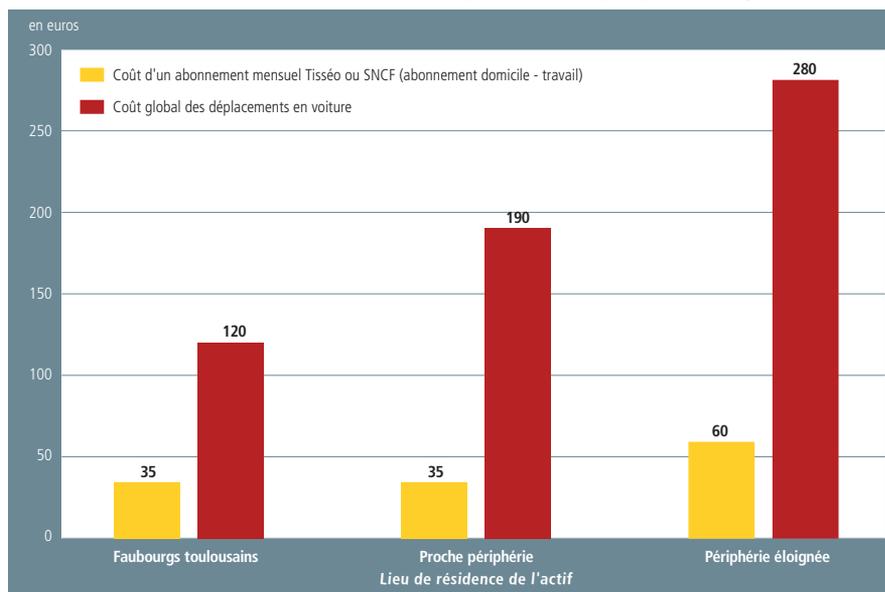
### Des déplacements qui s'organisent en bassins de mobilité

#### Quatre bassins de mobilité au cœur de l'aire urbaine

L'analyse de l'Enquête Ménages 2004 montre que quatre bassins de mobilité structurent l'aire urbaine. Ils s'organisent autour des pôles vers lesquels les habitants du bassin de mobilité se déplacent au quotidien. La majorité des déplacements ainsi générés restent internes à ces bassins de mobilité.

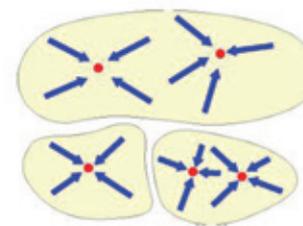
Alors que les bassins de mobilité Ouest, Sud et Sud-Est s'articulent complètement ou en partie autour de pôles situés en périphérie, le bassin de mobilité Nord-Est ne dispose pas de polarités majeures en périphérie. Les déplacements s'organisent surtout autour des faubourgs est toulousains. Ces quatre bassins de mobilité ont relativement peu d'échanges entre eux.

#### Le coût de la mobilité individuelle est deux fois plus élevé en périphérie éloignée



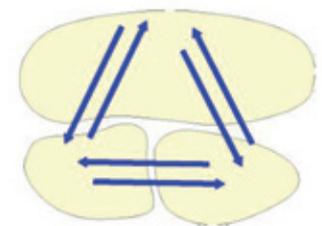
Source : EMB 2004, - Tisséo-SMTC auat

#### Qu'est-ce qu'un bassin de mobilité ?

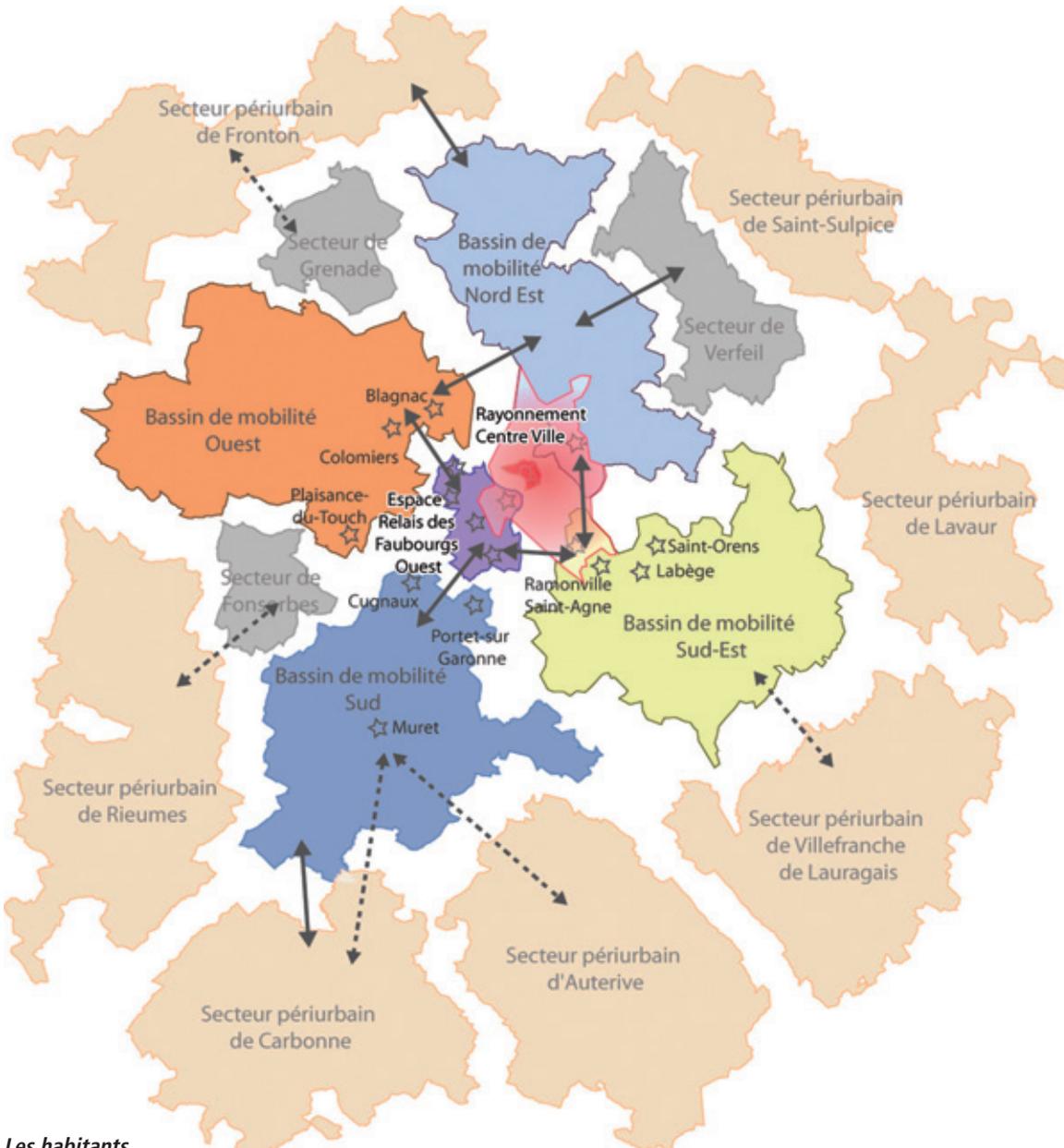


##### Territoire organisé en bassin de mobilité

- Présence de pôles attirant les habitants du bassin de mobilité
- la majorité des déplacements quotidiens s'effectue au sein du bassin de mobilité



##### Territoire non organisé en bassin de mobilité



**Les habitants de l'aire urbaine organisent leurs déplacements selon une logique de bassins de mobilité**

- ☆ secteurs des bassins de mobilité et des faubourgs ouest polarisant les déplacements en 2004
- Principaux flux sortant des bassins de mobilité
- ↔ déplacements des habitants de l'agglomération
- ↔↔ déplacements des habitants du périurbain

**Flux de déplacements entre les secteurs des bassins de mobilité (flux > à 4 000 déplacements tous modes / jour)**

- ↔↔↔ 15 000 dép/jour
- ↔↔ 10 000 dép/jour
- ↔ 5 000 dép/jour

**Le bassin de mobilité Ouest** s'organise autour des communes de Blagnac, plus particulièrement attractive pour le travail et les achats, et de Colomiers, dont les motifs d'attraction sont plus variés (les études, les démarches, les loisirs...). Les échanges les plus volumineux avec l'extérieur sont orientés vers Toulouse et plus particulièrement vers les faubourgs ouest qui jouxtent le bassin et les quartiers Saint-Cyprien et Compans.



**Le bassin de mobilité Sud** a la particularité d'être entièrement composé de communes périphériques. C'est le plus autonome des quatre bassins de mobilité (60 % des déplacements qu'il génère restent à l'intérieur). Les déplacements s'organisent autour du secteur de Portet / Roques particulièrement attractif pour les achats, et de Muret (motifs d'attraction variés). Les flux sortant du bassin de mobilité sont diffus et de faible volume. Seuls les échanges avec le quartier de l'ex RN 20 sud et le secteur de Carbonne sont notables.

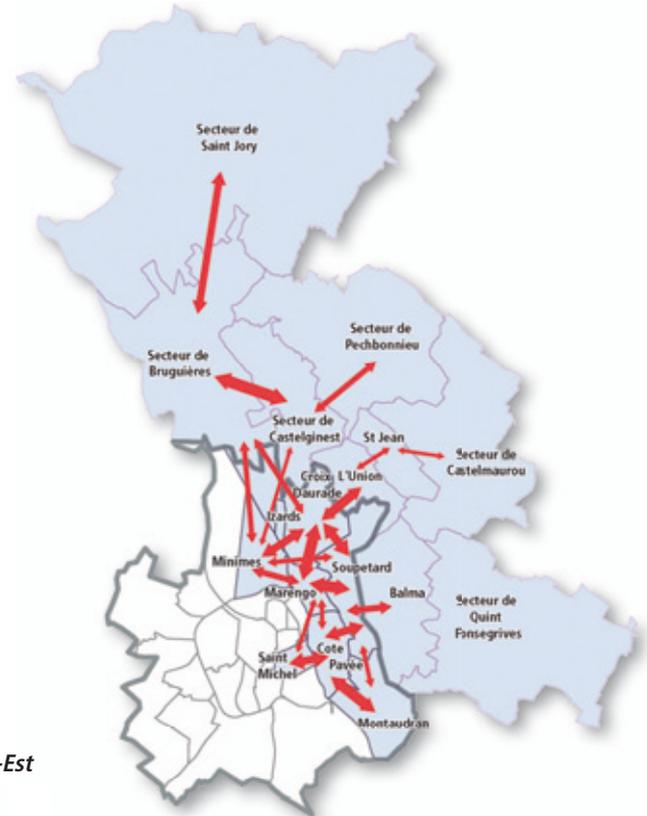
**Le bassin de mobilité Sud-Est** comprend deux secteurs à forte attractivité : le complexe scientifique de Rangueil pour le travail et les études, et Labège pour le travail, les achats et les loisirs. Le complexe de Rangueil est surtout attractif pour les habitants du corridor géographique "quar-

tier toulousain Saint-Agne, Ramonville, Auzeville, Castanet". L'aire de rayonnement du secteur de Labège s'étend davantage sur la périphérie. En complément de ces deux secteurs, Saint-Orens, Ramonville et Castanet affichent également une certaine attractivité.

Les échanges les plus volumineux avec l'extérieur s'effectuent avec les quartiers toulousains qui jouxtent le bassin de mobilité.

**Le bassin de mobilité Nord-Est** est le plus vaste. Il comprend les quartiers est de Toulouse qui polarisent l'essentiel des flux de déplacements. Des flux de volumes élevés sont néanmoins observables en périphérie. Les échanges avec l'extérieur sont orientés vers le centre-ville de Toulouse et vers les secteurs périphériques limitrophes du bassin de mobilité (Blagnac, Labège, Saint-Orens, secteurs de Verfeil et Fronton).

**Bassin de mobilité Nord-Est**



**Bassin de mobilité Sud-Est**



**Bassin de mobilité Sud**



### Un fonctionnement particulier pour les faubourgs ouest et le centre-ville de Toulouse

Les faubourgs ouest ainsi que le centre-ville de Toulouse ne font pas partie d'un bassin de mobilité. Les faubourgs ouest constituent un territoire spécifique que l'on peut qualifier d'espace relais : il a de nombreux échanges avec les territoires qui l'entourent en raison de la présence d'équipements et de zones d'emplois de rayonnement d'agglomération (Université du Mirail, Hôpital de Purpan, équipements du quartiers Saint-Cyprien, zone d'activités de Saint-Martin du Touch...). Les plus gros flux sont en lien avec le centre-ville de Toulouse et les communes de périphérie limitrophes. Néanmoins, ils ne représentent qu'une faible part des flux sortants ; l'essentiel est constitué d'une multitude de flux de faible volume provenant du reste de Toulouse et de l'agglomération. Le centre-ville de Toulouse qui représente un pôle d'attraction majeur pour l'agglomé-

ration attire au quotidien essentiellement les habitants des faubourgs toulousains. Sa zone de rayonnement vient "chapeauter" les pôles d'attraction des bassins de mobilité Sud-Est et Nord-Est, et des faubourgs ouest toulousains. Ainsi, les pôles d'attraction des faubourgs toulousains attirent les habitants de la périphérie alors que les habitants des faubourgs toulousains sont attirés par le centre-ville de Toulouse.

Sur les dernières années, la fréquentation du centre-ville par les toulousains s'est accentuée alors que les habitants de la périphérie s'y déplacent moins (ils vivent davantage avec les faubourgs toulousains et les pôles périphériques) . Ce renforcement de l'attractivité du centre-ville auprès des habitants des faubourgs, accompagné des politiques publiques (stationnement, desserte en transports collectifs, réseau cyclable...), a induit une diminution de l'usage de la voiture pour l'accès au centre-ville au profit d'autres modes plus respectueux de l'environnement.

### Des territoires périphériques, dont le secteur de Fonsorbes / Saint-Lys, autonomes

Sans pouvoir affirmer qu'il s'agit de véritables bassins de mobilité en raison des limites de validité statistique des Enquêtes Ménages en grande périphérie, le secteur de Fonsorbes, regroupant également les communes de Saint-Lys et de Fontenilles, affiche une bonne autonomie : près de 60 % des déplacements générés par le secteur restent au sein du secteur.

### Une desserte ferroviaire en étoile encore peu valorisée

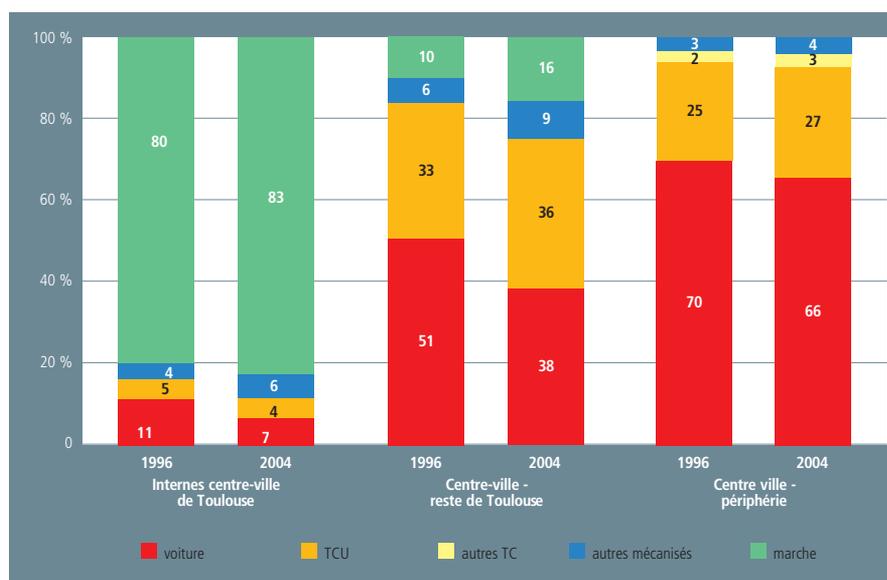
Le territoire du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine est desservi par une étoile ferroviaire à six branches centrée sur la gare de Toulouse-Matabiau. Il compte 27 gares ou haltes ferroviaires.

Le réseau ferroviaire offre des temps de parcours relativement concurrentiels par rapport à la voiture pour les liaisons avec Toulouse et la fréquentation est globalement à la hausse. Les axes ferroviaires ayant fait l'objet d'une desserte renforcée et cadencée en 2003 (axe Toulouse-Auch) et 2004 (Toulouse-Muret et Toulouse-Pamiers) ont vu leur fréquentation fortement augmenter.

Néanmoins, les fréquences des trains sont encore faibles sur la plupart des gares de l'agglomération et le tissu urbain environnant ne favorise pas l'usage du ferroviaire : densité faible, localisation parfois à l'écart des centralités, maillage avec les réseaux de

#### Répartition par mode des déplacements en lien avec le centre-ville de Toulouse

La voiture est autant utilisée que les transports urbains pour les liaisons entre le centre-ville et les autres quartiers de Toulouse



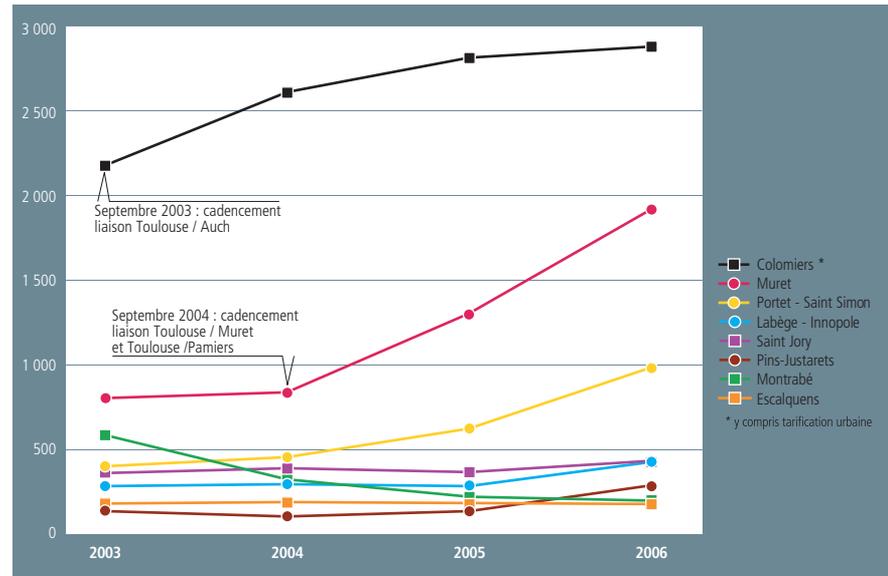
Source : EMD 2004 - Tisséo-SMTC.

transports en commun urbains et interurbains peu performant, accès à pied et à vélo peu confortables et attractifs . Dans la continuité du Plan 2000-2006, le Plan Régional des Transports 2007-2013 a pour objectif de renforcer la qualité, l'attractivité et l'accessibilité du réseau ferré à l'échelle régionale, avec notamment le cadencement des dessertes ferroviaires de proche et grande banlieue toulousaine et le développement de l'intermodalité.

### Un cœur d'agglomération pénalisé par le retard pris dans le développement des transports en commun

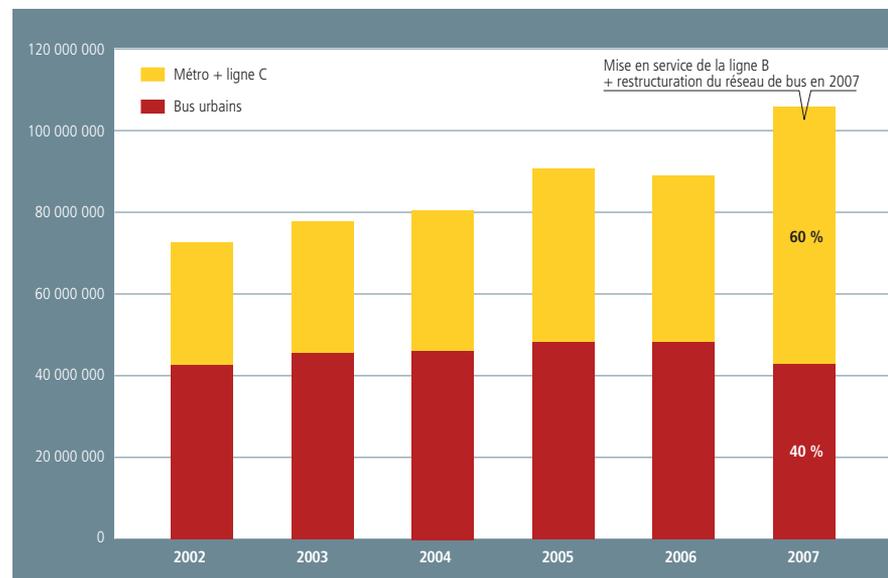
Le cœur d'agglomération bénéficie d'un PDU, approuvé en juin 2001. Ce PDU a permis d'améliorer l'offre de transport pour accéder au centre de Toulouse : prolongement de la ligne de métro A, mise en service de la ligne de métro B, bus en site propre sur l'ex-RN 113 et sur Balma / Quint-Fonsegrives. L'offre actuelle représente ainsi une réelle alternative modale à la voiture pour certaines liaisons radiales. La fréquentation du réseau urbain est à ce titre en croissance.

Néanmoins, la réalisation des autres projets inscrits au PDU n'a pas suivi le rythme prévu initialement. Ainsi, plusieurs secteurs générant un volume de déplacements notables qui devrait augmenter dans les prochaines années avec le renforcement de l'urbanisation se trouvent à l'écart du réseau de TCSP existant, en travaux ou ayant obtenu la Déclaration d'Utilité Publique.



### Fréquentation de quelques gares de l'agglomération

*Si le renforcement et le cadencement de la desserte ferroviaire ont un impact visible sur la fréquentation des gares, le contexte urbain aussi : les gares de Colomiers et Muret se situent dans un environnement urbain plus favorable à l'usage du train*



### Fréquentation du réseau urbain

*La fréquentation des lignes de bus est proportionnellement faible par rapport à celle du métro en raison d'un niveau de service moins performant (fréquence, temps de parcours) et d'un tissu urbain à desservir moins favorable à l'usage des transports en commun*

*Certains TCSP inscrits au PDU 2001 ont du retard dans leur programmation*



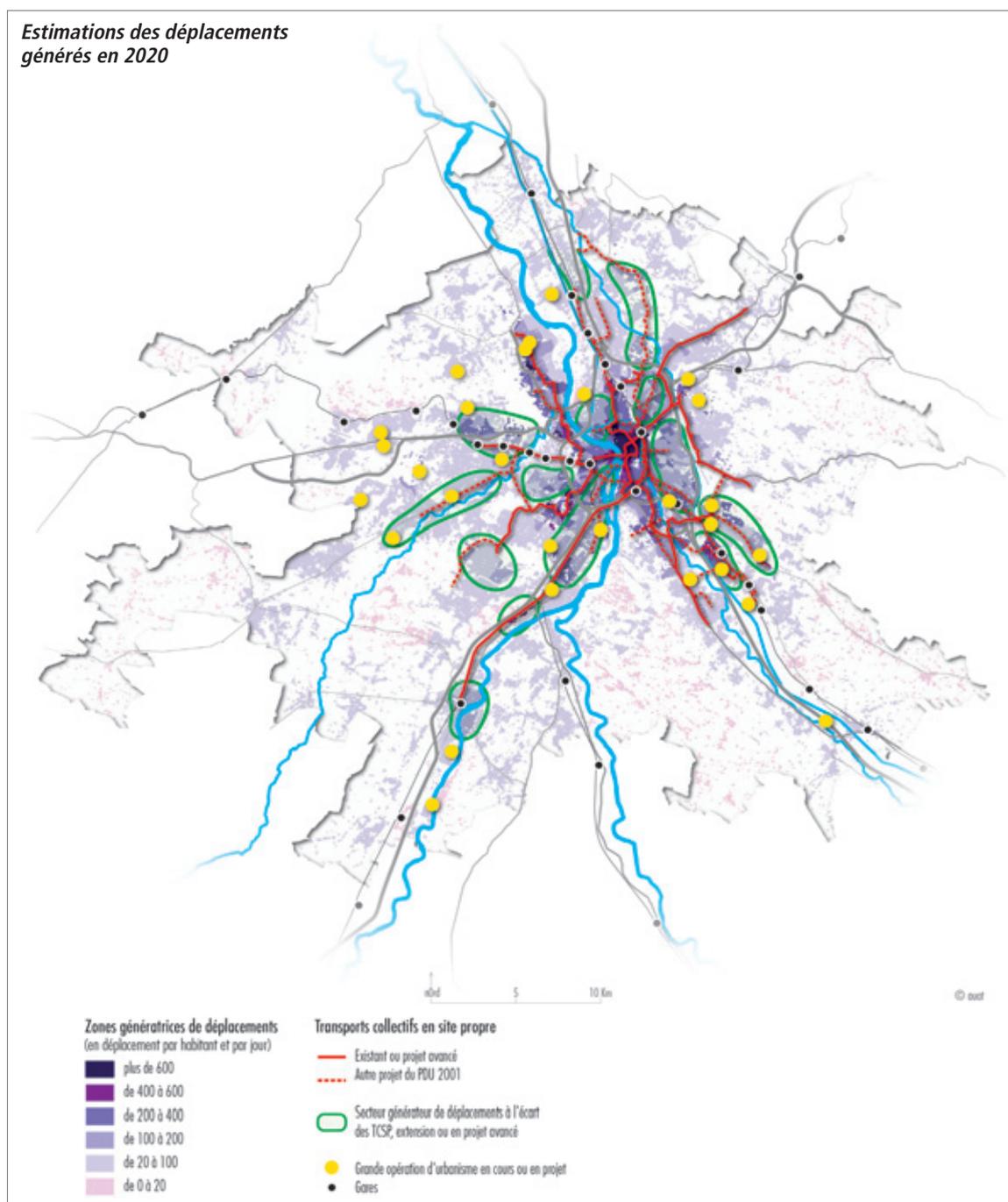
Avancement des projets de TCSP (en Mars 2008)

Source : auat.

- |  |  |
|--|--|
| <span style="color: red;">—</span> En service              | <span style="border-bottom: 1px solid gray; width: 20px; display: inline-block;"></span> Voies principales     |
| <span style="color: orange;">—</span> En travaux           | <span style="border-bottom: 1px solid gray; width: 20px; display: inline-block;"></span> Réseau ferré et gares |
| <span style="color: yellow;">—</span> DUP obtenue          |  |
| <span style="color: green;">—</span> A l'étude             |  |
| <span style="color: darkgreen;">—</span> Etude non engagée |  |

TCSP	Etat d'avancement mars 2008	Horizon inscrit au PDU
Ligne métro A	Prolongement jusqu'à Balma-Gramont mis en service en décembre 2003 (3 stations supplémentaires) Passage des quais à 52 mètres à l'étude	2004 2008
Ligne métro B	Mise en service en juin 2007	2008
Prolongement de la ligne de métro B à Labège (PLB)	À l'étude	long terme
Ligne C (liaison ferroviaire Toulouse - Colomiers)	Mise en service en septembre 2003 (3 stations supplémentaires : Ramassiers, Saint-Martin-du-Touch, Le Toec)	2004
Ligne D (liaison ferroviaire Toulouse - Muret)	Cadencement de la ligne Toulouse /Muret - Pamiers - La Tour de Carol en décembre 2004	2004
Ligne E (Tramway Arènes - Blagnac - Beauzelle)	Février 2007 : DUP signée par le Préfet : Début des travaux durant l'été 2007 Mise en service prévue pour 2010	2008
Ligne E' (desserte aéroport)	À l'étude	2008
Ligne F (liaison ferroviaire Toulouse - Escalquens)	Cadencement Toulouse/Villefranche/Castelnaudary à l'étude	2004
TCSP Nord sur le futur Boulevard Urbain Nord (BUN)	À l'étude	2015
TCSP RD820 Nord (ex-RN 20 Nord)	À l'étude	2015
TCSP RD 888 (ex-RN 88)	DUP obtenue en 2006 mais projet suspendu	2004
TCSP Est (Balma + ex- RN126)	Novembre 2005 : mise en service d'un premier tronçon, bus en site propre de la station Balma-Gramont au rond point des Aérostiers sur Balma Novembre 2007 : mise en service de la totalité du projet jusqu'à Quint-Fonsegrives	2008
TCSP LMSE (Liaison Multimodale Sud-Est)	DUP obtenue en 2007 mais projet suspendu	2008
TCSP RD 2 Sud	À l'étude	2008
TCSP RD 813 (ex-RN 113)	Septembre 2007 : mise en service du premier tronçon (bus en site propre sur avenue François Mitterrand) Janvier 2008 : mise en service de la totalité du projet jusqu'à Castanet TCSP sur l'avenue Tolosane à l'étude	2008
TCSP Agrobiopole	Tronçon La Cadène réalisé (bus en site propre) Pas d'avancement sur le reste du projet	2008
TCSP Voie du Canal de Saint-Martory	Janvier 2007 : DUP déclarée par le Préfet pour le premier tronçon (bus en site propre entre Basso-Cambo et Cugnaux) Mise en service prévue pour 2010 Pas d'avancement pour le deuxième tronçon	2008 2015
TCSP RD 632	À l'étude	2008
TCSP Camille Pujol	Pas d'avancement	2004
TCSP Bonnefoy	Pas d'avancement	2008
TCSP Voie du Raisin	Réalisé sur boulevard Netwiller (bus en site propre) Emprise réservée sur boulevard Bourgès Maunoury	2004
TCSP Avenue de Muret	À l'étude dans le cadre du Cancéropôle	2008
TCSP Récollets	Pas d'avancement	2008
Antenne site propre La Vache/Fondeyre	Pas d'avancement	2015
Antenne site propre RangueilHôpital/C. Universitaire	Pas d'avancement	2015
Ligne G	À l'étude dans le cadre de la desserte de Matabiau	2015
Desserte Cancéropôle (TCSP RD 120)	À l'étude	Non inscrit au PDU

**Estimations des déplacements  
générés en 2020**



Source : auat, modélisation SGGD.

### Un réseau de transports en commun à adapter aux pratiques de déplacements en bassins de mobilité et au nouveau contexte urbain

Les retards de programmation de certains projets du PDU 2001 sur des secteurs générant un volume de déplacements notable représentent une opportunité pour redéfinir l'offre de transports en commun sur ces secteurs.

En effet, l'actuel réseau de transports collectifs comme les projets de TCSP inscrits au PDU 2001 répondent à une demande de déplacements radiaux. Or les habitants de l'agglomération commencent à organiser leurs déplacements selon une logique de bassin de mobilité. L'offre de transports collectifs doit donc s'adapter dans une logique de bassins aux déplacements entre les faubourgs toulousains, les quartiers périphériques de Toulouse et la banlieue. Le réseau structurant est également à étendre aux secteurs générateurs de déplacements actuellement à l'écart du réseau structurant planifié dans le PDU 2001.

*Plusieurs secteurs générateurs de déplacement sont à l'écart du réseau de transports collectifs structurant planifié en 2001 et actuellement programmé.*

### Un maillage de voiries intermédiaires incomplet autour du périphérique toulousain...

Le périmètre InterSCoT bénéficie d'un réseau de voiries rapides urbaines radio-concentrique débouchant sur le périphérique toulousain. Ce réseau est complété par un réseau de voiries intermédiaires également radiales reliant les centralités du périmètre InterSCoT à Toulouse et raccordé au périphérique. Mais avec un trafic moyen de 100 000 véhicules par jour, le périphérique toulousain est de plus en plus souvent

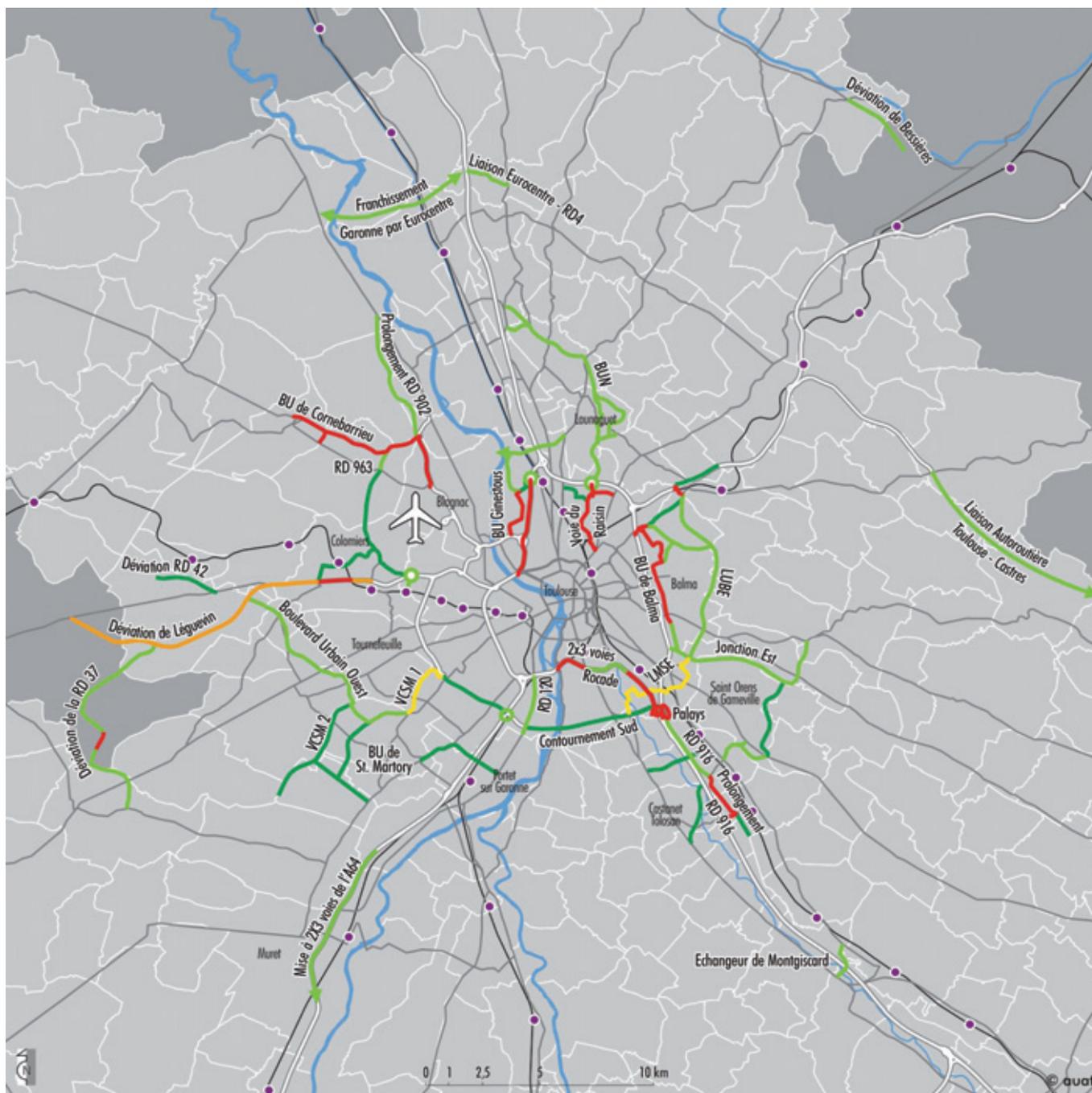
saturé. Il assure en effet de multiples fonctions, dont l'écoulement d'un trafic inter-quartiers et intercommunal, en raison d'un déficit de voiries intermédiaires en périphérie garantissant un maillage routier performant de l'agglomération.

### ... qui ne favorise pas les déplacements en bassin de mobilité

Le retard dans la réalisation de projets de voirie inscrits au SDAT devant renforcer le maillage pénalise les déplacements des habitants au sein des bassins de mobilité.

Projet voirie	Type travaux	Horizon PDU2001	Avancement décembre 2007
Boulevard urbain Balma Nord et Sud	À créer ou à Aménager selon les tronçons	2008, 2015 ou long terme selon les tronçons	À l'étude (projet LUBE : Liaison Urbaine de Balma Est)
Echangeur Gramont	À aménager	2008	Réalisé
Jonction Liaison Urbaine Balma Est / A 68	À créer	2015	Réalisé
Liaison RN 88 / A 68	À aménager	long terme	Pas d'avancement
Boulevard urbain de Balma	À créer	long terme	Réalisé
Boulevard Urbain Nord (BUN)	À créer	2008	À l'étude
Boulevard urbain de Ginestous	À créer	2008	Partie sud réalisée Partie nord à l'étude
Echangeur Borderouge	À créer	2008	À l'étude
Itinéraire des coteaux	À créer	2008	À l'étude
Liaison Bd Atlanta / BUN (boulevard Netwiller)	À créer	2008	réalisé
Liaison Blagnac / secteur nord	À créer	2015	À l'étude
Liaison RD 15 / Borderouge	À créer	2008	Pas d'avancement
Voie du Raisin	À créer	2008	Réalisé
Franchissement Garonne par Eurocentre	À créer	Non inscrit	À l'étude
Boulevard urbain de Cornebarrieu	À créer	2004	Réalisé
Déviation de la RD 1	À créer	long terme	Réalisé
Liaison Blagnac Constellation /Cap Ouest (RD 963)	À créer	2008	À l'étude
Liaison Blagnac Constellation /Cap Ouest (RD 63)	À aménager	2015	Pas d'avancement

Plusieurs projets de boulevards urbains multimodaux ont du retard par rapport à l'horizon inscrit au PDU



**Avancement des projets de voirie**  
(en Mars 2008)

Source : auat, observatoire SGGD.

- |  |  |
|--|--|
| <span style="color: red;">—</span> En service              | <span style="color: grey;">—</span> Autoroutes et voies rapides urbaines |
| <span style="color: orange;">—</span> En travaux           | <span style="color: grey;">—</span> Autre réseau routier structurant     |
| <span style="color: yellow;">—</span> DUP obtenue          | <span style="color: grey;">—</span> Lignes SNCF                          |
| <span style="color: green;">—</span> A l'étude             | <span style="color: purple;">•</span> Gares                              |
| <span style="color: darkgreen;">—</span> Etude non engagée |  |

Projet voirie	Type travaux	Horizon PDU 2001	Avancement décembre 2007
Prolongement RD 902	à créer	2008	À l'étude
Renforcement de la RD 902	à aménager	Non inscrit	Réalisé
Boulevard urbain de Montaudran (renommé Liaison Multimodale Sud-Est : LMSE)	à créer	2008	À l'étude
Contournement Sud	à créer	long terme	
Déviation de Castanet (RD 957)	à créer	2008	Pas d'avancement
Jonction Est	à créer	2008	À l'étude
Liaison Labège - Saint-Orens (RD 957b)	à créer	2015	À l'étude
Liaison RD2 / jonction Est	à créer	2008	Pas d'avancement
Palays - phases 1 et 2	à créer	2008 -2015	Réalisé
Prolongement de la RD 916 (jusqu'à la gare d'Escalquens)	à créer	non inscrit	Réalisé avant PDU
Augmentation de capacité de la RD916	à aménager	non inscrit	À l'étude
Prolongement de la RD 916 (au-delà de la gare d'Escalquens)	à créer	long terme	
Voie de l'Agrobiopole	à créer	2008	Pas d'avancement
Barreau VCSM / RD 15	à créer	long terme	
Boulevard urbain Ouest (ou RD 924)	à créer	2008 ou long terme selon les tronçons	À l'étude
Boulevard urbain de Saint-Martory	à créer	2015	pas d'avancement
Déviation de Léguevin (RN 124)	à créer	2008	En travaux
Déviation RD 42	à créer	long terme	
Liaison A 64 / RN 20 à Portet	à créer	long terme	
Liaison RD 15 / A 64	à créer	2008	pas d'avancement
Mise en 2x2 voies RN 124	à aménager	non inscrit	En travaux
Prolongement de la voie Arc en Ciel (Bd Eisenhower)	à aménager	2008	pas d'avancement
Raccordement VCSM / RD 924	à créer	2008	À l'étude
Voie du Canal de Saint-Martory - 1er tronçon	à créer	2008	À l'étude
Voie du Canal de Saint-Martory - 2ème tronçon	à créer	long terme	
RD 120 (Cancéropôle)	à aménager	non inscrit	À l'étude
Achèvement de la mise à 2x3 voies du périphérique	à aménager	2004	Réalisé, sauf entre Rangueil et Lespinet

### Des actions en faveur des modes doux encore trop limitées

Comme mode de déplacement urbain, le vélo a connu des évolutions positives ces dernières années : développement du réseau cyclable sur Toulouse et quelques communes de la périphérie, mise en place des vélos-stations puis des vélos en libre-service sur Toulouse, service de location à la Maison de la mobilité de Labège-Innopole... Néanmoins, la pratique est encore faible par rapport à l'ensemble des déplacements des habitants de l'agglomération, le réseau cyclable présente d'importantes discontinuités, voire est inexistant à certains endroits, et les actions de promotion restent géographiquement trop limitées.

Bien que la marche soit, après la voiture, le deuxième mode de déplacement, sa pratique est nettement moins fréquente que celle de la voiture : seulement un peu plus de 20 % des déplacements sont effectués à pied contre plus de 60% en voiture. Cette pratique varie fortement selon le lieu de résidence : la marche concerne plus d'un déplacement sur deux pour les habitants du centre-ville, un déplacement sur quatre pour les habitants des autres quartiers de Toulouse, et à peine plus d'un déplacement sur dix pour les habitants de la périphérie. Cette variation s'explique en grande partie par la proximité des fonctions urbaines qui est forte dans le centre-ville de Toulouse et qui s'étirole en direction de la périphérie. Néanmoins, la qualité des cheminements piétonniers est également en cause : beaucoup de cheminements piétonniers sont peu confortables, encombrés, peu sécurisants et/ou non directs.

### Un transport des marchandises essentiellement fait par route

95 % des tonnages ayant pour provenance ou destination la région Midi-Pyrénées sont transportés par route. La part du ferroviaire est en diminution : elle n'est plus que de 4 % en 2006. L'aérien représente en tonnage une part de marché marginale, même si le tonnage fret à l'aéroport de Toulouse-Blagnac (hors poste) a doublé en dix ans.

### Des flux de marchandises qui restent faibles tant à l'international qu'avec le reste de la France

La région Midi-Pyrénées se situant à l'écart des grands corridors de transport de marchandises et n'étant pas très industrialisée (activités traditionnelles génératrices de flux à forts tonnages et massifiés), le tonnage de marchandises en provenance ou à sa destination est relativement peu élevé : 124 millions de tonnes en 2006. Il est néanmoins en croissance : + 25 % par rapport à 1996. Les matériaux de construction et les minéraux bruts sont, en matière de tonnages, les produits les plus transportés.

Seulement 5 % correspondent à du trafic international, l'Espagne étant le principal pays en lien avec la région. Le trafic national, majoritaire, correspond avant tout à du trafic interne à Midi-Pyrénées. Les flux terrestres de marchandises sont ainsi plutôt de courtes distances, ce qui est peu favorable à un transport par fer.

Le département de la Haute-Garonne représente près de la moitié du trafic de la région

Midi-Pyrénées. Le territoire de l'InterSCoT, et notamment celui du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine, regroupe une grande partie des zones d'activités les plus génératrices de fret de la Haute-Garonne. Elles sont pour la plupart situées à proximité de Toulouse (côté ouest).

### Des entreprises de logistique concentrées sur le cœur de l'aire urbaine

Dans l'aire urbaine, les activités liées au transport routier de marchandises localisées représentent 10 000 emplois. Ces activités sont moins développées que sur les territoires proches des grands corridors européens.

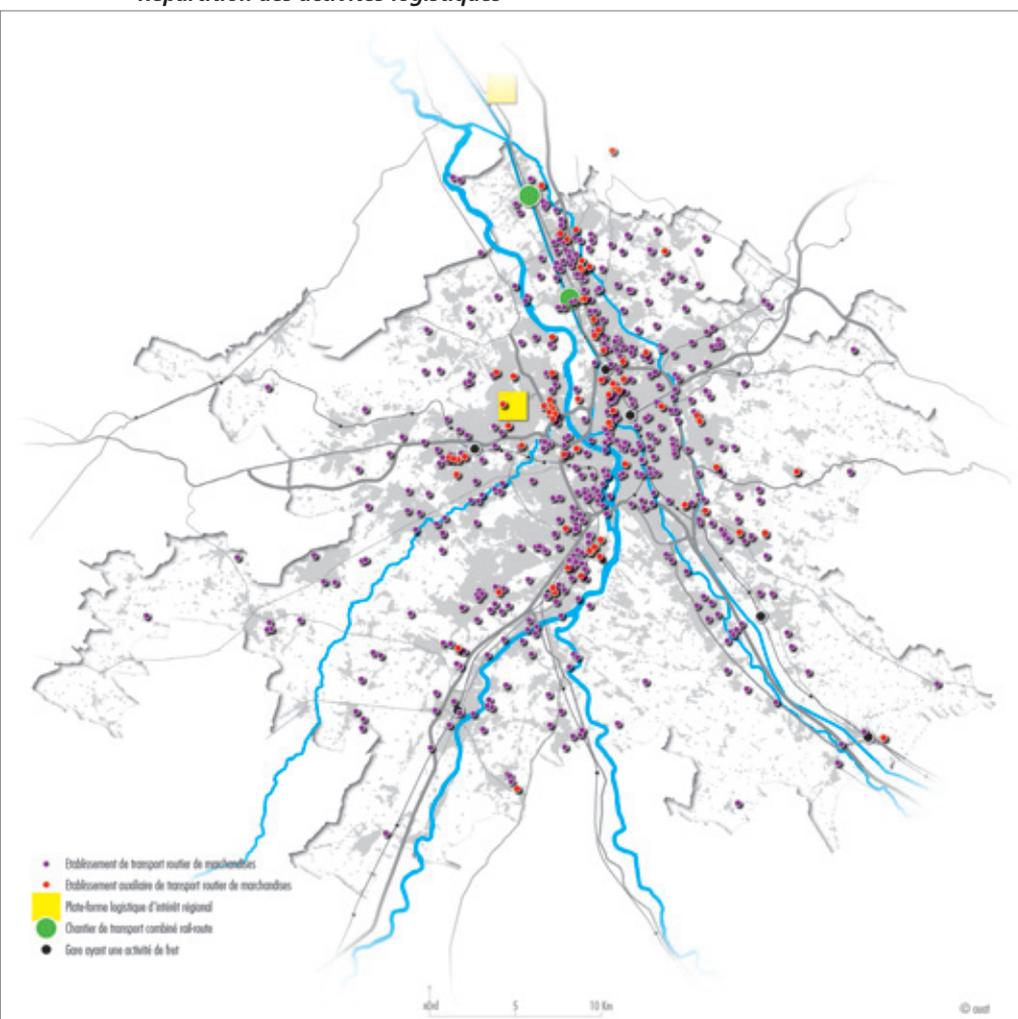
L'aire urbaine dispose de deux plateformes multimodales d'intérêt régional :

- **Eurocentre**, localisée sur les communes de Castelnau-d'Estrétefonds et Villeneuve-Bouloc situées en limite nord du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine ;
- **la zone de fret de l'aéroport Toulouse-Blagnac**, première plateforme aéroportuaire de province en termes de tonnage fret.

À noter qu'aux portes de l'aire urbaine, des projets de grandes zones d'accueil d'entreprises, notamment d'activités logistiques, sont recensés (Montbartier, Castelnaudary, Saint-Sulpice).

Les deux chantiers de transport combiné rail-route de la région Midi-Pyrénées sont situés dans l'agglomération, à Saint-Jory et Fenouillet. Ils sont exploités par Naviland Cargo et Novatrans. Le tonnage de marchandises transportées reste faible.

Répartition des activités logistiques



### Réseaux numériques : des collectivités qui s'engagent pour leur développement

Le développement des réseaux numériques répond à plusieurs enjeux :

- un enjeu économique : favoriser l'accueil et le développement de l'activité économique sur le territoire en offrant une bonne qualité de service (nombre de technologies disponibles, très haut débit) ;
- un enjeu social : donner accès au haut débit à toute la population pour éviter les phénomènes d'exclusion.

En 2007, le haut débit couvre l'ensemble du département de la Haute-Garonne.

En matière de réseaux numériques, les initiatives publiques sont nombreuses, notamment de la part du Département (couverture de la totalité du département par le haut débit), de la Région et des communautés d'agglomération (développement de réseaux très haut débit).

C'est maintenant le développement du très haut débit qui constitue l'enjeu majeur, notamment pour les zones d'accueil des entreprises, des établissements publics, scolaires ou de santé, les répartiteurs télécoms et les sites Wimax.

Ce développement peut avoir un impact sur le système de transport : les nouvelles technologies (visioconférence, télétravail, e-commerce...) peuvent induire une diminution ou une réorganisation des déplacements. Mais à l'échelle des déplacements dans l'InterSCoT, cet impact sera très probablement encore faible en 2020.

Infrastructure en question	Objectifs de l'infrastructure	Etat d'avancement / questions en suspens	Enjeux sur les territoires InterSCoT	
			Risques	Opportunités
Liaison Toulouse-Lyon (RN 88)	Alternative à l'usage A9-A7 Désenclaver les secteurs entre Toulouse et Lyon, améliorer l'accès à Toulouse pour le nord-est de la région	Inscrite comme grande liaison d'aménagement du territoire au CIADT de juillet 1993. Améliorations locales récentes ou à venir (déviation de Carmaux...) Etude en cours d'un PPP sur la RN 88 pour accélérer la réalisation de la mise à 2 x 2 voies entre Albi et Séverac le Château	Accroissement du transit sur le périphérique toulousain en l'absence d'un grand contournement	Amélioration des échanges avec la région Rhône-Alpes, et au-delà vers l'Europe centrale (Suisse, Allemagne, Autriche...)
Autres liaisons régionales (Toulouse-Auch, Toulouse-Castres)	Relier Auch et Castres à Toulouse et au réseau national autoroutier Offrir un bon niveau d'accessibilité à Toulouse pour les territoires du Gers et du Tarn	Déviation de Léguevin en travaux Accélération des études en cours sur le reste de l'itinéraire Toulouse Auch (RN 124) et sur l'itinéraire Toulouse-Castres (RN 126)	Etalement urbain sur les itinéraires	Renforcement de l'attractivité des villes moyennes Structuration du territoire métropolitain
LGV Bordeaux-Toulouse	Relier Toulouse à Paris en 3h, et amorcer l'axe "Grand Sud" Atlantique-Méditerranée Donner de la capacité à l'axe pour faciliter le développement des TER et du transport de fret	Débat public réalisé en 2005 Décision de RFF le 13 avril 2006 de poursuivre les études, en actant notamment deux principes pour les gares en Midi-Pyrénées : la desserte de Montauban par une nouvelle gare à proximité de l'agglomération, et la desserte de Toulouse en gare de Matabiau	Impact local des nouvelles voies sur l'environnement	Report modal vers le train pour les liaisons avec Paris Accessibilité pour une plus large part de la population régionale et métropolitaine aux territoires européens Impact sur réseau ferré régional (capacité libérée pour le développement des TER) Pôle d'échange de Matabiau à aménager en conséquence
LGV Toulouse-Narbonne	Raccorder les LGV de l'arc Atlantique à celles de l'arc Lyon-Barcelone	Envisagé dans une phase ultérieure	Absence d'anticipation foncière	Amélioration des échanges avec le sud de l'Europe via Barcelone, Madrid, Marseille, Lyon...
Contournement ferré de Toulouse	Contribuer au maintien de la capacité du nœud ferroviaire de Matabiau	Trois hypothèses de contournement développées dans les études d'amélioration des services ferroviaires sur l'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne (2002-2003) : · Dans la vallée de l'Hers (emplacements réservés) · Un grand contournement à l'est de l'agglomération · Un grand contournement à l'ouest de l'agglomération	Impact des nouvelles voies sur l'environnement	Conservation de la capacité de Matabiau pour le développement de l'ensemble des trafics ferroviaires Possibilités de déviation du transport de matières dangereuses, qui traverse aujourd'hui des zones très urbanisées
Réseau ferré régional – Opérations d'aménagement dans le cadre du PRT	Généraliser le cadencement à l'ensemble de l'étoile ferroviaire	Aménagements réalisés pour un cadencement des axes Toulouse-Auch, Toulouse-Muret et Toulouse-Ariège Etudes en cours pour un cadencement plus complet sur l'axe Toulouse-Tarbes et sur le quart nord-est, puis améliorations sur les branches Toulouse-Montauban et Toulouse-Castelnaudary Opération de maintien de capacité de Matabiau en cours		Conforter les villes moyennes et les pôles d'équilibre périurbain Urbaniser préférentiellement autour des gares (opérations ville-gare)
Nouvelle traversée ferroviaire des Pyrénées à grande capacité	Offrir une alternative fer à l'engorgement des traversées des Pyrénées Favoriser le report modal vers le train	Opération inscrite dans la liste des projet européens prioritaires (liste 2 ð au-delà de 2020) Etude de modélisation des flux de transport engagée en partenariat franco-espagnol en 2006, ainsi qu'une étude sur l'insertion fonctionnelle de la nouvelle liaison dans les réseaux existants. Cette étude doit aboutir à la définition de corridors possibles. Dans une phase ultérieure, analyse territoriale et environnementale des tracés à l'intérieur des corridors préalablement définis (finalisation en 2008). Aucun tracé préférentiel a priori. Les études en cours permettront de définir les points de connexion entre les deux réseaux.	Impact environnemental	Projet qui pourrait être en lien avec les contournements ferré et routier de Toulouse. Afin d'éviter un afflux de poids lourds, il faudrait favoriser un transfert sur train le plus en amont possible
Plate-forme aéroportuaire	Maintenir une veille sur les capacités de l'aéroport de Blagnac	Etudes de prévision de trafic et de capacité de l'aéroport en 2006. L'aéroport de Blagnac ne sera pas saturé avant 2030 (à noter que la question de l'accessibilité à la plate-forme aéroportuaire actuelle se pose d'ores et déjà et de façon très critique à l'horizon 2020) Les conclusions du Grenelle de l'Environnement amènent l'Etat à remettre en question l'opportunité de créer de nouvelles plates-formes aéroportuaire en France.	Risques environnementaux pour les populations riveraines	Anticiper les besoins en termes de capacité et d'accessibilité

# Risques et opportunités

## ... sur l'accessibilité régionale et européenne de la Grande Agglomération Toulousaine

Plusieurs études ont proposé des prévisions de trafic à moyen et long terme ; d'une façon générale, une forte croissance des trafics d'échange et de transit est prévisible, et ce pour tous les modes de transport.

Cependant, certains phénomènes pourraient avoir un impact à la baisse sur l'évolution de la demande de transport, notamment les effets de la crise énergétique et les changements de comportements qui sont devenus nécessaires pour limiter le changement climatique. Néanmoins, l'impact sur la demande de déplacements est mal connu aujourd'hui.

Pour faire face à la demande malgré tout croissante de déplacements, divers projets de transport font aujourd'hui l'objet de débats :

- liaison express Toulouse-Lyon (RN 88),
- autres liaisons régionales (Toulouse-Auch, Toulouse-Castres...),
- LGV Bordeaux-Toulouse,
- LGV Toulouse-Narbonne,
- contournement ferré de Toulouse,
- traversée ferroviaire des Pyrénées,
- plate-forme aéroportuaire.

### Des risques

- Dégradation de l'accessibilité routière de l'agglomération en raison de la congestion locale.
- Pénalisation du développement économique de villes moyennes (Auch, Castres).
- Nuisances environnementales (bruit, pollution atmosphérique, accidentologie) des infrastructures existantes, ainsi que des risques d'étalement urbain.
- Manque d'anticipation des besoins à long terme sur la programmation de la LGV Toulouse-Narbonne, sur l'impact d'une nouvelle traversée des Pyrénées...
- Évolution de certaines réglementations européennes (par exemple sur la protection des riverains d'aéroport...) qui pourrait avoir un impact sur les performances de l'offre de transport.

### Des opportunités

- Renforcement de l'accessibilité de Toulouse, notamment depuis les grandes villes de l'isthme européen (Paris, Bordeaux, Nantes, Marseille, Barcelone, Saragosse, Madrid).
- Contribution au développement économique de l'aire urbaine.
- Report modal vers le train grâce à la LGV Bordeaux-Toulouse et au développement des TER.
- Développement des nouvelles technologies de communication qui pourraient progressivement entraîner une modification des habitudes de déplacements.

Le tableau ci-contre, issu de la démarche InterSCoT, s'applique entièrement au territoire de la Grande Agglomération Toulousaine. Il évalue les risques et les opportunités de chaque projet actuellement en débat sur le territoire InterSCoT.

# Risques et opportunités

## ... sur les échanges à l'intérieur de la Grande Agglomération Toulousaine

L'organisation des déplacements des habitants en bassin de mobilité permet de limiter les distances parcourues. Cette organisation constitue ainsi une opportunité pour favoriser une alternative modale au tout-voiture, à condition de conforter les pôles d'attraction et d'améliorer leurs accès.

### Des risques

- La poursuite de l'étalement urbain induisant un usage accru de la voiture :
  - des effets de plus en plus graves sur l'environnement (pollution atmosphérique, nuisances sonores, émissions de gaz à effet de serre...) malgré les progrès technologiques des véhicules ;
  - des dépenses énergétiques discriminantes pour une partie de la population.
- La saturation des infrastructures routières, faiblesse du maillage de voiries intermédiaires, incapacité à répondre à la demande de déplacements nécessaires au développement économique de l'aire urbaine.
- En l'absence de nouveaux projets de TC, des freins au report modal sur les TC et les modes doux.
- Des freins au développement de l'intermodalité (mise en œuvre d'une tarification intégrée ou combinée, d'une information multimodale, maillage des réseaux...) liés à une gouvernance des transports multiple.

### Des opportunités

- Des changements de comportements encourageants en matière de mobilité dans le cœur de l'agglomération (bassin de mobilité, report modal pour les liaisons avec le centre-ville).
- Une démarche InterSCoT qui affiche des objectifs de polarisation et de densification urbaine, et qui provoque un débat positif sur la mise en cohérence des politiques publiques.
- Des politiques publiques à l'œuvre : PRT, PDU en cours de mise en œuvre (ligne B, TCSP, PDE, agence de mobilité, politique de stationnement, réseaux cyclables...).
- Des réflexions complémentaires à grande échelle engagées (schéma de desserte multimodale aire métropolitaine, Schéma Régional d'Infrastructures et des Transports).

# Risques et opportunités

## ... sur l'organisation du transport des marchandises

Le risque majeur est de basculer vers un transport des marchandises exclusivement routier. Ce risque dépend notamment de la localisation des générateurs de fret et des infrastructures.

La réalisation (ou non) de grandes infrastructures qui placeraient l'aire urbaine sur un corridor européen de trafic de marchandises est à prendre en compte dans la réflexion à moyen et long terme sur le devenir de la métropole toulousaine.

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de marchandises est aussi un élément de contexte nouveau à prendre en considération.

### Des risques

- Une saturation des infrastructures (routières, ferroviaires et aéroportuaires) existantes, sachant que la tendance est à une croissance du trafic de marchandises (en transit et d'échange) et du trafic voyageurs.
- Un transport de marchandises "tout routier" accentue les nuisances environnementales.
- Une aggravation des nuisances environnementales et des risques technologiques (matières dangereuses) liées au fret ferroviaire en secteur très urbanisé.

### Des opportunités

- Les réflexions engagées à grande échelle : coopération métropolitaine, Schéma Régional d'Infrastructures et des Transports, les grands projets d'infrastructures, d'échanges et de transit (nouvelle traversée des Pyrénées, LGV...) pour assurer des accès tous modes à l'aire urbaine.
- Des initiatives privées qui favorisent le transport des marchandises par fer, ainsi que de nouvelles solutions pour la livraison des marchandises en ville (relais-colis...).
- Des démarches de mise en place d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP) en cours dans l'Aveyron et le Tarn qui devraient s'étendre à l'ensemble de la Région Midi-Pyrénées.
- Les conclusions du Grenelle de l'Environnement visant à favoriser le fret ferroviaire.

# Ce qui est en jeu sur le SCoT

## Un urbanisme de proximité favorable à une mobilité durable

L'enjeu premier du SCoT sera de proposer un développement urbain qui favorise un système de déplacements durable. Il s'agit bien de renforcer et de mettre en œuvre le modèle urbain de la Charte InterSCoT pour maîtriser l'étalement urbain et ses conséquences sur l'usage de la voiture particulière. Le fonctionnement en bassins de mobilité constaté aujourd'hui sur l'agglomération préfigure l'émergence de bassins de vie dont il faut consolider le fonctionnement. En particulier, la constitution de centralités structurantes est nécessaire dans le nord et l'est de l'agglomération.

Le renforcement de ces polarités, avec l'implantation d'emplois, d'équipements et de services pour les habitants, doit permettre de conforter le fonctionnement en bassins de vie. Une plus grande autonomie de ces bassins pour les besoins de la vie quotidienne permettra ainsi de réduire les distances parcourues encore essentiellement en voiture particulière par les habitants.

L'implantation des équipements et services, et des emplois sur des sites prioritaires peut jouer un rôle-clé dans le processus

d'autonomisation des territoires. Le développement de l'emploi de proximité doit aussi être privilégié. Il faudra ainsi veiller à ce que la localisation des grands équipements et des zones d'emploi tienne compte de la possibilité effective de dessertes en transports collectifs, sans quoi le processus de desserrement de l'emploi se traduira par un usage accru de l'automobile.

La promotion d'un urbanisme de proximité et du renforcement de la densité dans les secteurs desservis par les transports collectifs constitue un volet essentiel pour le développement de l'usage des modes alternatifs à la voiture particulière. Ce sont ces formes urbaines qui rendent pertinent l'usage de la marche à pied, du vélo et des transports collectifs. Les zones de cohérence urbanisme / transport et les contrats d'axe peuvent renforcer la mise en œuvre du SCoT dans ce processus d'harmonisation des politiques publiques. Le SCoT peut aussi encourager la communication envers le public pour faire évoluer les comportements modaux et promouvoir notamment dans ce cadre le développement des pôles d'échange.

# Ce qui est en jeu sur le SCoT

## Le développement des alternatives à l'usage de la voiture

Face aux enjeux du changement climatique et de la crise énergétique, il est indispensable d'agir sur tous les leviers pour développer les alternatives à l'usage de la voiture particulière "en solo".

Sur l'ensemble du territoire, la complémentarité des modes de transports collectifs est à renforcer : des pôles d'échange multimodaux, une tarification intermodale, une meilleure information multimodale...

### Développement des modes doux (marche à pied et vélo)

En lien avec le développement d'un urbanisme de proximité, l'usage des modes doux doit être favorisé. Le partage de l'espace public, aujourd'hui encore très favorable à la voiture, doit être repensé en faveur des autres modes. Les réseaux cyclables doivent être développés. En particulier, les accès et le stationnement des vélos dans les gares et dans les pôles d'échange sont à améliorer.

### Une adaptation du réseau de voiries aux enjeux du développement durable

À l'heure des conclusions du « Grenelle de l'Environnement » (lois Grenelle 1, 2 et 3), le réseau de voirie doit faciliter les déplacements dans une agglomération en croissance sans pour autant concourir à l'étalement urbain et aux nuisances environnementales. Ce SCoT devra mieux préciser les fonctions des voiries et privilégier des voiries multimodales et "apaisées", c'est-à-dire à vitesse modérée, respectueuses des différents usages de la voirie, et permettant de structurer l'urbanisation.

### Le développement des TC en lien avec les choix d'aménagement

Les réseaux de transports collectifs doivent être développés en accompagnement du modèle urbain. En périphérie, le développement des dessertes ferrées cadencées, et des dessertes en car de façon complémentaire, doit accompagner la croissance des polarités et permettre aux habitants de ces territoires de privilégier le mode ferré pour les déplacements en lien avec le cœur d'agglomération.

L'intermodalité voiture particulière/transports collectifs doit être renforcée de façon à limiter l'usage de la voiture en milieu urbain.

Sur Toulouse et la proche périphérie, les investissements doivent être accrus en faveur des transports collectifs afin de les rendre compétitifs par rapport à la voiture. L'organisation du réseau de transports collectifs doit conforter les bassins de vie et desservir les polarités.

### Une politique de stationnement au service des reports modaux vers les modes alternatifs à la voiture

Le stationnement est un levier essentiel pour faire évoluer l'usage des différents modes de transports. Les politiques de stationnement devront donc prendre en compte l'objectif de réduction de la part de la voiture dans les déplacements.

# Ce qui est en jeu sur le SCoT

## Un système de transport de marchandises plus favorable au ferroviaire

Face aux enjeux du réchauffement climatique, des ressources énergétiques et à la congestion routière, le développement du fret ferroviaire est une priorité. En cohérence avec la démarche InterSCoT, le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine devra donc considérer avec précaution les espaces à proximité des lignes ferroviaires, et en particulier les gares et embranchements existants, anticiper une reprise des activités de fret et éventuellement prévoir des réservations foncières pour des plateformes logistiques, notamment urbaines, à renforcer ou à créer. La mutualisation de la logistique, en particulier urbaine, pour

certaines filières, qui permettrait de limiter les flux routiers est en outre à encourager. Enfin, le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine devra envisager la réalisation éventuelle d'un contournement ferroviaire de l'agglomération afin de délester le nœud ferroviaire de Matabiau et de limiter les risques du transport ferroviaire des matières dangereuses, notamment dans les secteurs très habités du cœur de l'agglomération.

*Promouvoir un système de déplacements combinant les quatre modes au service du modèle urbain retenu*

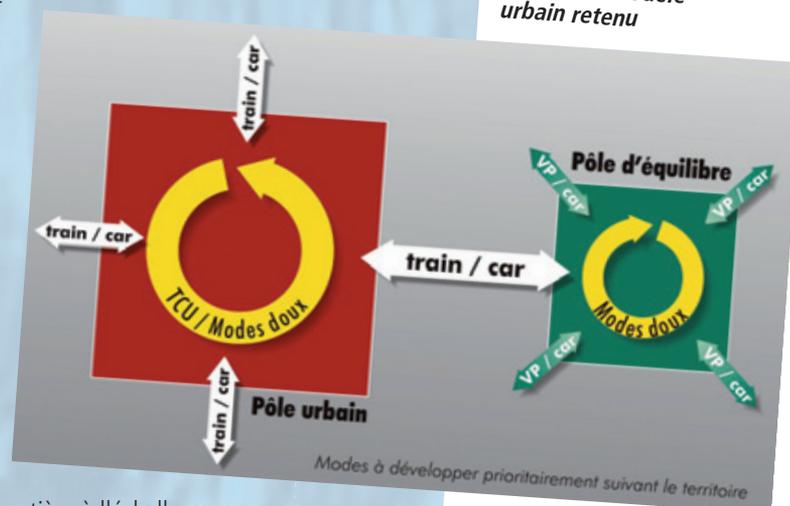
## Une bonne insertion dans la région et l'Europe

L'aire urbaine toulousaine et donc l'agglomération ne saurait se développer durablement sans maintenir et améliorer son accessibilité à l'échelle régionale et européenne.

En ce qui concerne l'accessibilité ferroviaire, l'enjeu est d'accompagner l'arrivée du TGV Paris-Toulouse, notamment avec l'aménagement du pôle multimodal de Matabiau, mais aussi de prévoir la réalisation de l'arc Toulouse-Narbonne qui donnera une dimension européenne à la gare de Toulouse. À l'échelle régionale, la mise en œuvre du cadencement ferroviaire est nécessaire pour améliorer les liaisons entre les villes moyennes, les polarités des SCoT périphériques et l'agglomération.

Pour l'accessibilité routière à l'échelle européenne, il s'agit de maintenir la lisibilité des grands itinéraires vers Toulouse, voire de les améliorer. À l'échelle régionale, l'amélioration des liaisons entre Toulouse et les villes moyennes Auch et Castres est en enjeu pour le développement de ces dernières.

Enfin, la préservation d'une bonne accessibilité aérienne est également un enjeu important qui passe par l'amélioration de la desserte, notamment en transports collectifs, de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, ainsi que par une veille active sur sa capacité à long terme face à une demande actuellement en progression.



# Ce qui est en jeu sur le SCoT

## La gouvernance des transports et l'articulation urbanisme / transport

Il est nécessaire d'associer l'ensemble des partenaires à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques de transport dès l'élaboration du SCoT. Le diagnostic doit donc s'interroger sur la mise en œuvre effective des orientations de la Charte InterSCoT au regard d'une harmonisation des politiques de transport des collectivités publiques.

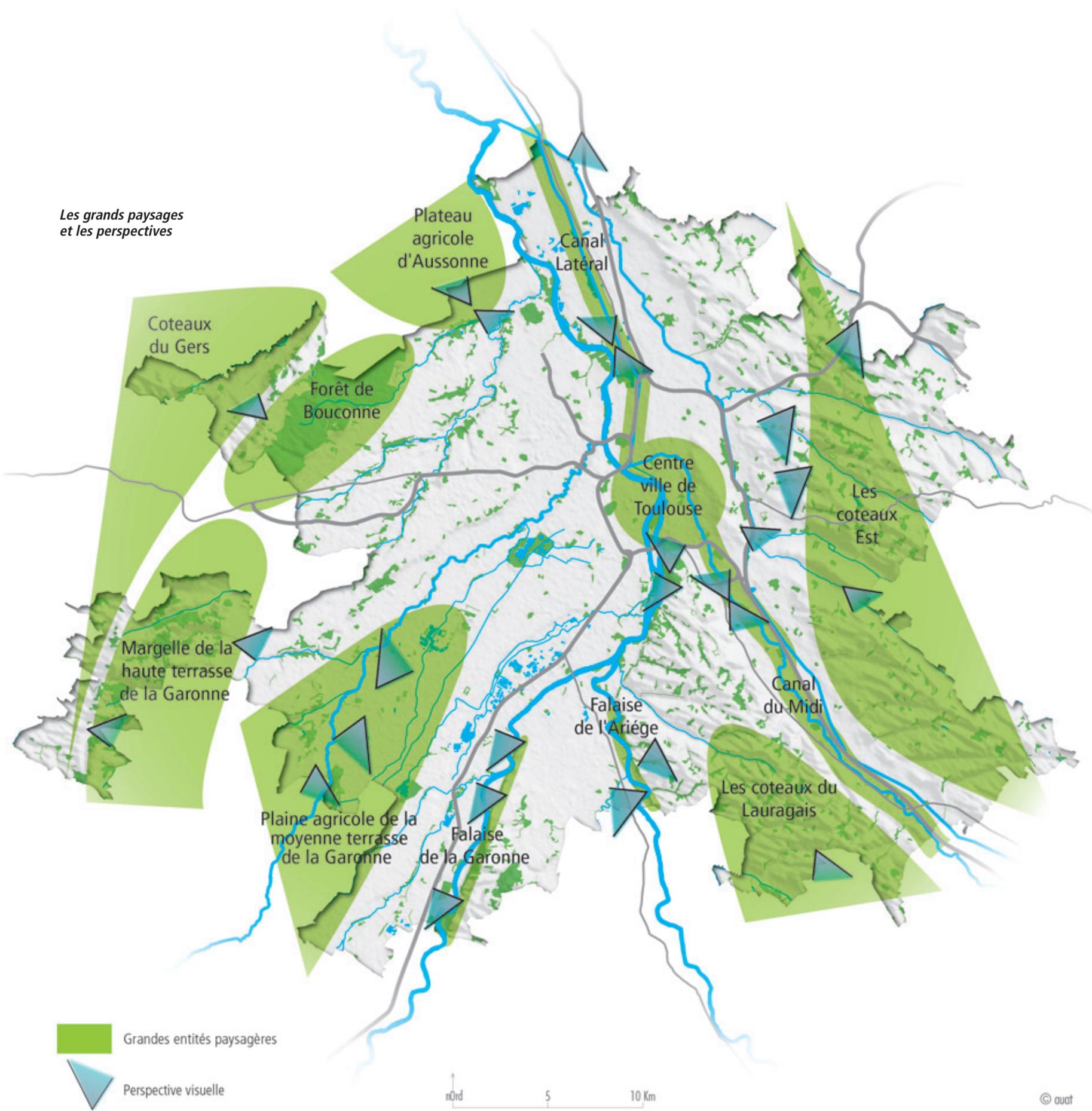
Les enjeux portent sur :

- la programmation des infrastructures de transports, aussi bien des transports publics que des boulevards multimodaux urbains : la mise en œuvre de projets de transports collectifs urbains et de boulevards urbains a pris un retard conséquent ces dernières années et doit faire face à une crise de financements ; il est cependant indispensable d'investir de façon accrue sur les transports publics dans les années à venir ;
- la convergence des politiques d'intermodalité : les services rendus à la clientèle

en matière d'information multimodale, de tarification intégrée ou combinée et d'aménagements de pôles d'échanges sont des éléments indispensables à une politique en faveur des modes alternatifs à la voiture particulière ;

- l'articulation des politiques d'urbanisme et de transport : face à la crise des financements et à l'engorgement du réseau routier de l'agglomération, il est devenu impératif de mettre en œuvre simultanément urbanisme et transports, de densifier et de renforcer les fonctions urbaines des tissus urbains dans les corridors des transports collectifs (quartiers autour des gares, axes de TCSP...);
- la cohérence des modes sur un même territoire : l'articulation des modes de transport doit reposer sur un principe de non-concurrence et de complémentarité des modes.

*Les grands paysages et les perspectives*



## Axe 4 : Gestion environnementale des territoires

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

# Le défi du changement climatique : du global au local

### Des évolutions climatiques significatives et récentes d'origine naturelle et... humaine

Les années les plus récentes sont probablement les plus chaudes des deux derniers millénaires. En France, le réchauffement, + 1°C environ sur le dernier siècle, est plus marqué au Sud qu'au Nord et les températures minimales ont plus augmenté que les maximales. Le nombre de jours de forte chaleur a connu une hausse significative ; par contre, on n'observe pas de tendance à l'augmentation des tempêtes, en nombre ou en intensité. Le climat varie sous l'action de causes naturelles (variabilité solaire, volcanisme...) et aussi du fait de certaines activités humaines, prédominantes dans le réchauffement observé depuis 50 ans (+ de 90 % de certitude, GIEC 2007). Les scénarios de changement climatique projettent, si rien n'est fait, une poursuite de ce phénomène : + 1,8 à 4°C, pouvant aller jusqu'à 6,4°C entre 1990 et 2100.

### Des changements probables, d'autres plus incertains

Certains changements paraissent très probables : augmentation des températures maximales et minimales et du nombre de jours de forte chaleur sur les régions continentales, diminution des jours de gel, ou encore augmentation des pluies les plus intenses sous nos latitudes. Certains changements paraissent par contre incertains, comme ceux relatifs au nombre et à l'intensité des cyclones tropicaux ou aux tempêtes des latitudes moyennes.

### Des mesures à prendre localement pour lutter contre le réchauffement climatique

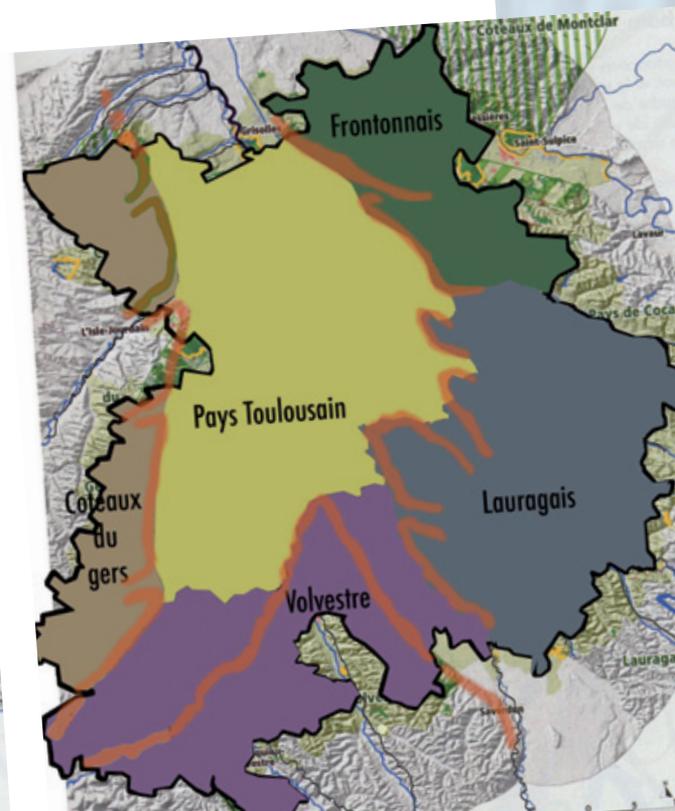
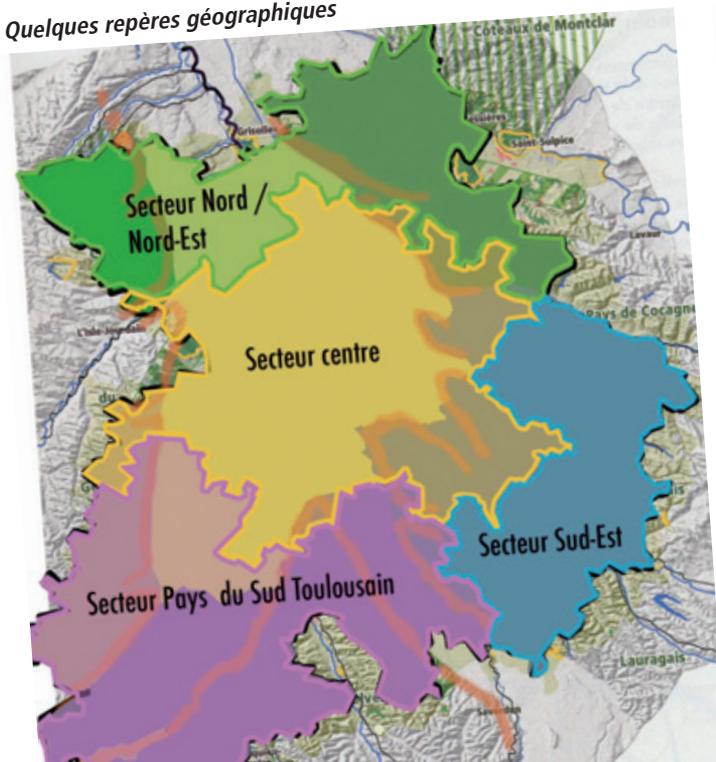
Nous sommes au début d'une nouvelle ère au cours de laquelle l'homme a et aura une influence croissante et aujourd'hui incontrôlée sur le climat. De par l'inertie du système climatique, les mesures de réduction des émissions prises aujourd'hui ne feront pleinement sentir leurs effets que dans plusieurs décennies. Mais le rythme du réchauffement planétaire peut être freiné grâce à une régulation des émissions des gaz à effet de serre, dont le protocole de Kyoto n'est qu'une première étape. L'aménagement du territoire se trouve donc devant un véritable défi climatique : formes urbaines, formes d'habitat, déplacements... sont autant de cibles à viser pour le relever.

Le sol : une ressource et un patrimoine à préserver, un équilibre à trouver

### Un territoire très vaste occupé majoritairement par des espaces non urbanisés

La Grande Agglomération Toulousaine s'inscrit dans un territoire de confluence, marqué par la Garonne et ses affluents, sur une surface d'un peu plus de 1 200 km<sup>2</sup>. Près d'un tiers des espaces sont urbanisés, se déclinant en tissu urbain dense concentré sur le cœur d'agglomération et en mitage galopant lié à l'habitat diffus en périphérie du territoire. La trame verte est aujourd'hui constituée d'une large part d'espaces agricoles complétés par des espaces naturels relativement morcelés et plus minoritaires.

### Quelques repères géographiques



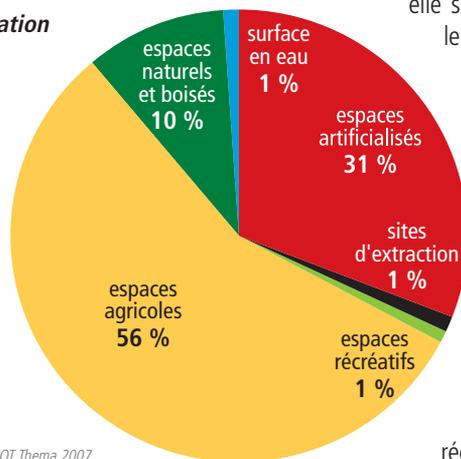
### Des entités paysagères marquées par la topographie et articulées autour de la plaine de Garonne

Les paysages de l'aire urbaine s'identifient particulièrement aux vastes espaces non urbanisés qui caractérisent son territoire. Leur richesse s'appuie à la fois sur la diversité des milieux naturels et sur des espaces agricoles encore dynamiques, bénéficiant dans les vallées d'une forte valeur agronomique. Néanmoins, on assiste aujourd'hui à une profonde mutation de ces paysages liée à un développement urbain qui s'opère quasi exclusivement sous forme pavillonnaire. Les conséquences sont importantes : forte consommation d'espace, mauvaise insertion dans le site, rupture avec l'architecture traditionnelle...

Ce phénomène entraîne une banalisation des paysages, et donc une perte de la valeur "patrimoniale" des espaces. Pourtant, au sein de cet espace, la Grande Agglomération Toulousaine est riche de plusieurs entités paysagères qui possèdent des caractères physiques et culturels bien distincts : si le Pays toulousain en constitue le cœur, elle s'étend vers le Frontonnais, le Lauragais et le Volvestre.

Le pôle urbain se distingue également par des spécificités paysagères bien particulières et très affirmées. Des témoignages historiques et culturels emblématiques accompagnent la qualité de ces diverses entités et mettent en valeur l'histoire passée et récente du territoire.

Occupation du sol



Source : SPOT Thema 2007.

### Une position stratégique en matière d'espaces naturels et de biodiversité

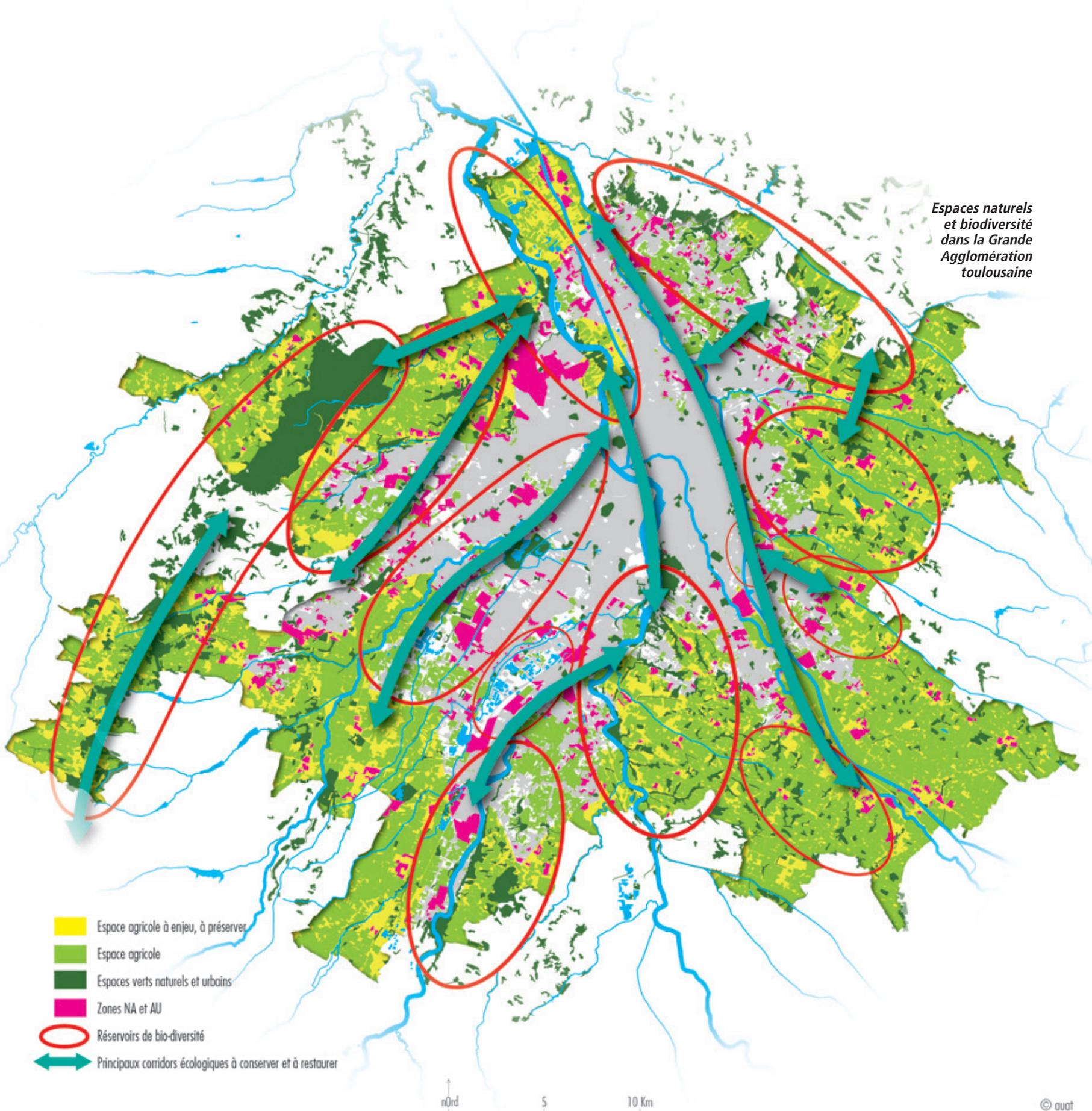
Les espaces naturels font partie du patrimoine commun des générations présentes et futures. Au carrefour du massif pyrénéen, du Massif Central et de la plaine aquitaine, l'aire urbaine et le territoire de la Grande Agglomération Toulousaine possèdent une position stratégique en matière d'espaces naturels et de biodiversité. Le continuum écologique fonctionnel doit pouvoir s'appuyer sur les milieux protégés "patrimoniaux" comme sur les milieux non protégés, "ordinaires ou de proximité".

Pourtant, les milieux naturels constitués en majorité d'espaces boisés n'occupent que 10 % du territoire <sup>(1)</sup>. Le massif de Bouconne est le plus emblématique, mais on rencontre surtout des petits boisements de coteaux (coteaux du Girou, de l'Ariège, de la Garonne...) ou riverains des cours d'eau. Le réseau hydrographique, très ramifié autour de l'axe Garonne, offre aux espèces animales et végétales un formidable couloir de déplacement et une grande diversité d'habitats. On trouve ponctuellement des milieux secs, avec une flore et une faune méditerranéennes. Si la disparition des habitats naturels (extension urbaine) a des conséquences néfastes sur la biodiversité, la dégradation des milieux, une mauvaise gestion, le cloisonnement par des infrastructures et le dérangement par les activités limitent aussi la richesse écologique.

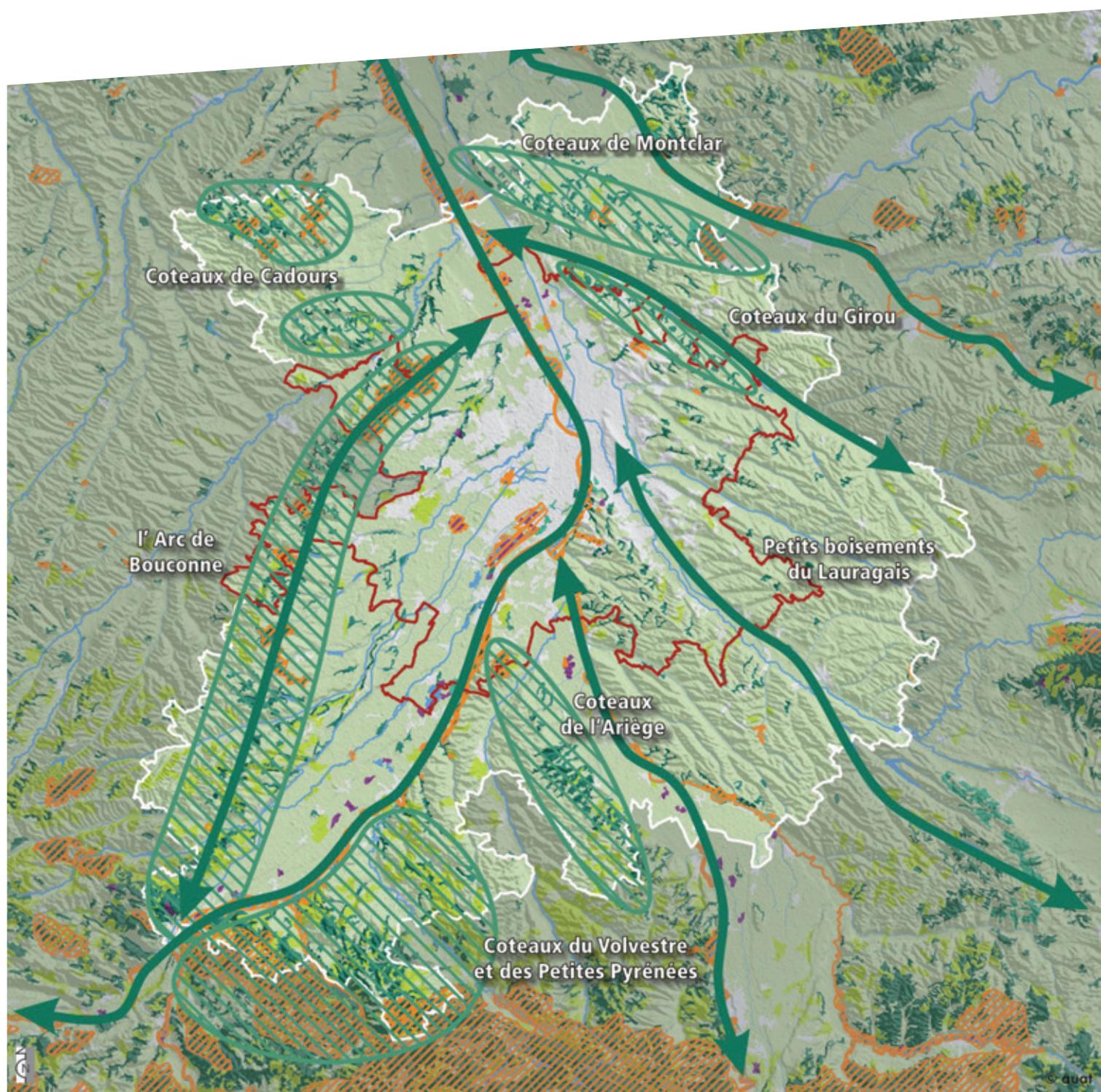
Au-delà de la connaissance partagée et d'une protection en partie mise en oeuvre, ces milieux naturels nécessitent la mise en place de dispositifs de gestion globale et concertée pour assurer leur "viabilité". Les expériences novatrices déjà en cours sont à multiplier.

(1) Source : SPOT Thema 2007.

*Espaces naturels  
et biodiversité  
dans la Grande  
Agglomération  
toulousaine*



*Entités naturelles remarquables et corridors écologiques majeurs à l'échelle de l'aire urbaine*



Source : CLC 2000 - auat.

#### Forêts et milieux semi-naturels

- Forêts et végétation arbustive en mutation
- Pelouses et pâturages naturels
- Surfaces en eau

#### Territoires agricoles

- Terres arables et cultures permanentes
- Prairies

#### Territoires artificialisés

- Espaces urbanisés
- Extraction de matériaux

#### Fonctionnement écologique

- Réservoirs biologiques inventoriés et/ou protégés
- Entités naturelles remarquables
- Corridors écologiques majeurs

#### Éléments repères

- Périmètre de l'interSCoT
- Périmètre du SCoT Grande Agglomération Toulousaine

## Des espaces agricoles prédominants fragilisés

Le contexte agricole mondial est marqué depuis quelques années par une augmentation de la valeur des matières premières qui dynamise l'activité agricole et tend fortement le marché du foncier agricole. Les prix des produits augmentent, voire doublent, et ne semblent pas devoir redescendre prochainement.

Ce phénomène apparaît plus structurel que conjoncturel. En effet, l'augmentation de la population entraîne un besoin d'approvisionnement agricole au niveau mondial. Pour y faire face, l'Europe se positionne d'ailleurs comme futur grenier à blé. D'autre part, les variations climatiques commencent également à provoquer certaines tensions sur les récoltes. Enfin, émerge fortement aujourd'hui une concurrence entre produits alimentaires eux-mêmes (bio / non bio) et entre productions alimentaires et non alimentaires, même si, de l'avis de certains experts, les filières des agro-carburants ne présentent pas de visibilité au-delà de dix ans...

Bien qu'ayant subi une perte des plus sévères (-22% en 25 ans), la Surface Agricole Utile (SAU) représente actuellement près de 53 000 ha, soit 43 % de la superficie de la Grande Agglomération Toulousaine. D'abord nourricière et économique, cette activité se singularise aussi par son rôle structurant de l'espace et par de multiples nouvelles fonctions, comme le maintien des équilibres territoriaux, le modelage de paysages de qualité, ou encore le lien social, ou une participation aux politiques énergétiques nationales et européennes.

Malgré une vitalité certaine, cette agriculture connaît actuellement des difficultés : l'urbanisation, en constante extension, met à mal son outil de travail, le foncier, et entraîne sa fragilisation. Au-delà de la perte directe de foncier en tant que ressource non renouve-

lable, il faut ajouter des impacts collatéraux : déstructuration de l'espace agricole par les infrastructures, mitage par l'urbanisation, spéculation foncière. Si le prix des terres agricoles se stabilisent à un niveau élevé, le nombre de transactions et les surfaces vendues diminuent respectivement de 53 et 36 %. La concurrence avec l'urbain est très forte. Les signes de cette fragilisation sont prégnants : nombre d'exploitations en baisse (- 63% en 25 ans), problèmes de succession, confrontations urbain/agricole, peu d'installations (excepté aux franges sud-ouest et sud-est), réaménagement foncier moyennement mis en œuvre... L'agriculture s'étend aujourd'hui sur des territoires bien desservis par des infrastructures de communication. Pour faire face à la baisse de l'assise foncière, l'agriculture locale a su s'adapter en accroissant son potentiel de production par le biais d'efforts techniques (formation et conseil) et structurels (aménagement fonciers, irrigation). La surface moyenne par exploitation a augmenté fortement (+ 113 % en 25 ans), ce qui démontre que l'acquisition de surfaces (en fermage ou en propriété) constitue un élément essentiel pour maintenir l'activité et le revenu. Par ailleurs, des démarches ont été engagées localement (Sicoval, Grand Toulouse, en collaboration avec la Chambre d'Agriculture) pour assurer la protection des espaces agricoles considérés comme les plus pérennes.

Ainsi, aujourd'hui, malgré une population agricole en baisse, l'outil de production conserve tous ses moyens.

**Les grandes cultures** (céréales et oléagineux) représentent la majeure partie de la production du territoire, le maïs étant destiné à la Catalogne, le blé dur aux pays méditerranéens.

On ne parle pas aujourd'hui de véritable marché local, même si de nombreux maraîchers locaux travaillent avec le Marché

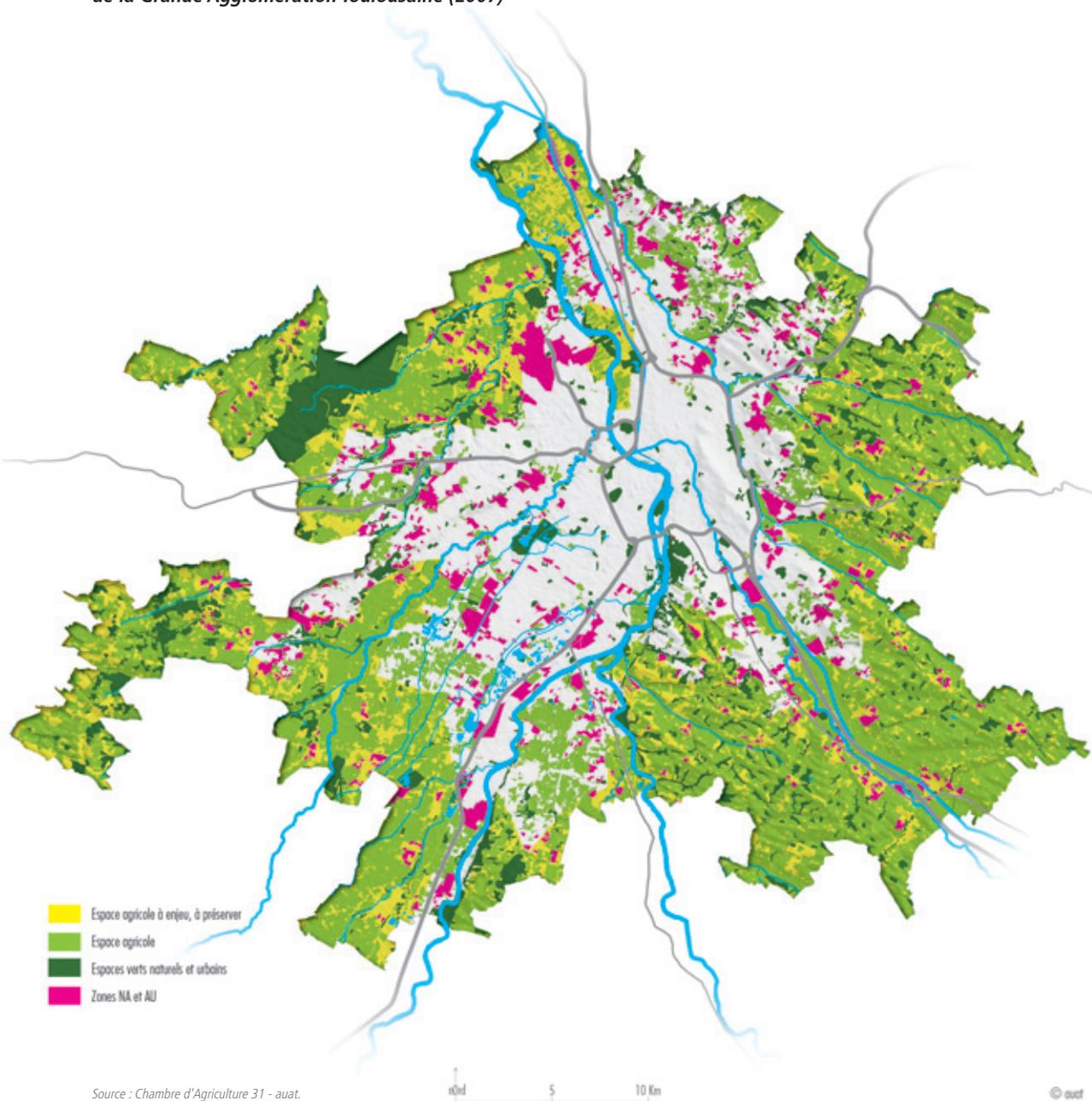
d'Intérêt National. En effet, l'espace de **maraîchage** se réduit au triangle Saint-Jory - Saint-Caprais - Grenade / Blagnac, ne constituant en aucune sorte une ceinture verte autour du pôle urbain. Malgré des efforts effectués en matière d'irrigation, ce secteur économique est difficile, les sols rares et les repreneurs quasiment absents. Sur ce territoire, l'**élevage** est peu présent (141 exploitations), ayant connu une baisse sévère (- 42 %) entre 1995 et 2004 ; seul se distingue le canton de Léguevin, limitrophe avec le Gers. La diversification des sources de revenus des agriculteurs, via des circuits courts, apparaît surtout lorsque la conjoncture agricole est mauvaise, mais ces circuits imposent des compétences en valorisation / commercialisation dont ne disposent pas toujours les agriculteurs. En cas d'amélioration, ces derniers retournent vers leur métier de départ : la production. Néanmoins, sans doute liée à la proximité des citadins, on constate une bonne dynamique locale autour de la diversification et de la vente directe, démarches à encourager.

### ... de nombreux arguments à faire valoir

Afin d'assurer une production stable et de qualité, et donc un revenu à l'agriculteur, notamment en période de sécheresse, l'irrigation a été développée. Elle couvre près de 5 500 hectares en 2006 (sur 57 communes), soit 10 % de la surface agricole. S'y ajoutent 103 points de prélèvement en surface et 122 points en souterrain. Ces aménagements bénéficient désormais d'une gestion optimisée.

L'agriculture constitue le premier maillon de la chaîne agroalimentaire. Plus de 700 industries agroalimentaires sont présentes sur le territoire, principalement installées dans l'agglomération toulousaine proprement dite et représentant un effectif de plus

**L'espace agricole à enjeu dans le territoire de la Grande Agglomération Toulousaine (2007)**



Source : Chambre d'Agriculture 31 - auat.

© aut

de 3 000 salariés. Les matières premières arrivent du département comme des pays européens ou nord africains, ce qui induit une activité d'import/export valorisante. De l'activité agricole découle donc une dynamique économique certaine, qui s'accompagne d'un secteur agroalimentaire et de recherche agronomique source d'emplois et d'innovation.

L'agriculture de la Grande Agglomération Toulousaine possède un certain nombre d'arguments à faire valoir, aussi bien du point de vue économique, environnemental que social. La notion de multifonctionnalité de l'agriculture prend donc tout son sens, tant pour les agriculteurs que pour les autres acteurs du territoire. Cependant, tout exploitant agricole ne peut mener à bien ses projets qu'en contrepartie d'une affectation agricole du sol sur le long terme.

L'objectif affiché par la profession est de définir les espaces agricoles à protéger selon des critères techniques et économiques afin d'assurer la pérennité de l'activité. Les grandes orientations et les espaces de négociation ont ainsi été affichés par la profession agricole, leur délimitation est affinée au cours de l'exercice de SCoT.

**Des mutations profondes en cours, avec une extension aussi rapide qu'importante de l'urbanisation**

Le dynamisme économique, associé à une qualité de vie préservée, explique la croissance démographique enregistrée jusqu'ici. Celle-ci connaît un essor considérable depuis près de quatre décennies qui implique une extension aussi rapide qu'importante de l'urbanisation. Les modifications d'occupation des sols sont profondes et se font au détriment des espaces agricoles mais aussi naturels dans un périmètre qui s'étend autour du pôle urbain.

**Critères techniques et économiques retenus dans la construction de la cartographie**

	Critères	Effets induits positifs	Effets induits négatifs	Arguments
FONCIER AGRICOLE	Le foncier agricole face à l'urbanisation	Augmentation des besoins de produits agricoles Protection des terres agricoles et des bâtiments par les documents d'urbanisme	1 400 ha de terres agricoles ont changé de destination en 2006, Haute-Garonne. Pressions foncières : zones AU / NB. Concurrence des marchés fonciers agricole et urbain : installation, agrandissement, ... Expropriation	Besoin de pérennité Absence de friches agricoles Assure des espaces ouverts (cadre de vie) Le mitage favorise les conflits de voisinage
	Structuration du foncier agricole	Continuité de zones agricoles Regroupement des parcelles autour du siège d'exploitation ou dans un même lieu	Gravières Enclaves agricoles Infrastructures linéaires réalisées et/ou en projet : rupture + déstructuration	Les grandes cultures nécessitent d'optimiser les surfaces Mise en oeuvre d'aménagement foncier Structuration paysagère
	Aménagement du foncier agricole	Drainage Système d'irrigation Zone inondable	Pas de ressource en eau Difficulté d'accès aux parcelles Zone inondable Erosion, imperméabilité des sols	Investissements publics et privés Retenues collinaires, réalimentation des cours d'eau, réseaux collectifs, servitudes et périmètres Incompatibilité entre gabarit engins agricoles et voiries urbaines.
DYNAMIQUE LOCALE	Filières et réseaux Emploi, IAA	Cuma, coopératives agricoles, ETA Groupements d'employeurs Magasins fermiers MIN Filières et réseaux commerciaux Equipement et bâtiments : céréaliculture et élevage	Exploitations agricoles isolées Eloignement	Employeurs de main d'œuvre Environnement socio-économique agricole favorable, maintien d'un tissu agricole Débouchés commerciaux : marché gare, centrales d'achat Emplois para-agricoles : services, fournisseurs, alimentation, équipements... Allongement des temps de parcours Dégradation Transformation animale
	Valorisation des produits agricoles Diversification	Demande croissante en produits locaux Valeur ajoutée Circuits courts Relation avec le consommateur	Peu de transformation locale des produits.	Cohérence avec les pôles d'excellence rurale : AgriMip Confiance des consommateurs dans les produits locaux Proximité = peu de transport = développement durable Diversifications nouvelles comme le chanvre
QUALITE DES SOLS	Potentialité agronomique Géologie	Moyen et plus Amélioration de la fertilité des sols Accès/investissements à la ressource en eau	Faible	<i>Les productions dépendent du potentiel agronomique :</i> <b>Les grandes cultures en sec nécessitent des bons potentiels</b> Les cultures d'été irriguées supportent des sols médiocres à la condition qu'ils soient drainant La vigne se satisfait de sols hydromorphes, séchants et acides Les cultures hors-sol sont indifférentes à la qualité des sols Le maraîchage de plein champ s'adapte à toutes les situations sauf aux sols argileux Capacité + quantité = production = potentialité économique
TERROIR	Zones de production spécifique	Signe officiel de qualité Savoir faire Terroir, climat	Couverture partielle du territoire Manque d'information et de repères sur ces signes officiels de qualité, de la part des consommateurs	Valeur ajoutée par l'identification qualitative du produit Techniques particulières (cahier des charges) Zones traditionnelles des cultures de blé dur et maïs
PARTENARIAT	L'agriculture partenaire de la ville	Agritourisme Rémunération Actions de communication Actions pédagogiques Répondre à une demande sociale de connaître l'agriculture Discussions	Expropriation Conflit / incompréhension entre urbain et profession agricole	Complément de revenu Valorisation du patrimoine Produit un paysage évolutif Entretient indirectement l'espace Relation culture urbaine et agriculture Cadre de vie

Source : Chambre d'Agriculture 31, 2007.

Les espaces urbanisés couvrent 14 %<sup>(1)</sup> du territoire de l'interSCoT. Le tissu urbain (habitat et activités de proximité) a la part belle, peu contraint par la géographie du territoire où plaines, terrasses et coteaux "doux" sont très présents.

Cet espace urbanisé est essentiellement porté par le pôle urbain. On y note une augmentation de plus de 20 % de la surface urbanisée entre 1990 et 2003, qui se poursuit aujourd'hui, avec un niveau de construction sans précédent.

Même ralenti, le développement de l'urbanisation par extension se poursuit ; ainsi, les zones d'urbanisation future inscrites dans les POS / PLU en 2006 permettent une extension de 20 % des zones à vocation d'habitat et de 40 % des zones à vocation d'activités, alors qu'elles représentent déjà respectivement 64 % et 14 % des zonages recensés.

Pourtant, densification et renouvellement urbains sont désormais promus. Cette gestion de l'espace "plus économe" se traduit actuellement par un développement de la planification. Si, sur les 117 communes de la Grande Agglomération Toulousaine, seules 59 sont couvertes par un Schéma Directeur, on note cependant 55 Plans d'Occupation des Sols, 52 Plans Locaux d'Urbanisme et 7 cartes communales (mars 2008). 34 révisions sont en cours à cette date, dont 7 révisions simplifiées, ainsi que 6 modifications. Enfin, un PLU et une carte communale sont en cours d'élaboration. Seule une commune reste aujourd'hui sans document d'urbanisme approuvé ou en cours.

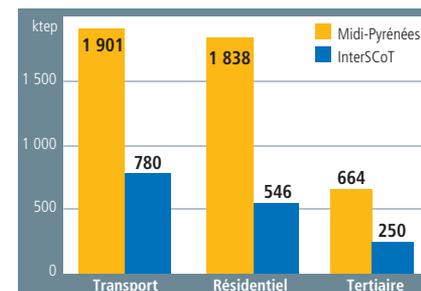
**Les ressources naturelles : la nécessité de répondre aux besoins actuels et à ceux des générations futures**

### Une nécessaire maîtrise des consommations et une utilisation rationnelle des ressources

- **En matière d'extraction de matériaux**, le dynamisme de la construction fait aussi de ce territoire un grand consommateur de granulats dont le stock est épuisable par nature. Le cœur de l'agglomération concentre la plus forte part de la demande départementale (69 %), soit 6,7 millions de tonnes<sup>(2)</sup>. Pour y répondre, les quantités de matériaux prélevés localement ne cessent d'augmenter chaque année, pour atteindre en 2004 plus de 7 millions de tonnes. A ce chiffre viennent s'ajouter les matériaux importés (alluvions, roches calcaires, roches éruptives...).
- En 2006, 7 carrières de matériaux alluvionnaires représentant une surface totale de 240 hectares étaient en exploitation dans la Grande Agglomération Toulousaine, soit moins de 20 % des carrières autorisées en Haute-Garonne<sup>(3)</sup>; 5 sites sont dédiés à l'extraction d'argile. Principaux maîtres d'ouvrage, l'État et les collectivités couvrent l'essentiel de la demande en granulats (près de 80 %)<sup>(4)</sup>.

- **En matière énergétique**, la concentration de la population, des activités et des équipements sur l'aire urbaine toulousaine fait de ce territoire un des plus énergivores de la région, avec plus du tiers de la consommation énergétique régionale. Le type d'urbanisation, caractérisé par la prédominance de l'habitat individuel et un étalement urbain galopant, ne fait que renforcer cette situation. Les émissions de CO<sub>2</sub> associées suivent la même évolution, soit une augmentation constante. Elles sont estimées à près de 4 000 Kt (secteur transport, résidentiel et tertiaire) à l'échelle de l'InterSCoT. Si l'étude des consommations en Midi-Pyrénées montre en 2005<sup>(5)</sup> que les secteurs résidentiels et tertiaires sont les principaux consommateurs (44 %), suivis de celui des transports (37 %), puis de l'industrie (15 %) et enfin de l'agriculture (4 %), le rapport entre consommations est plus nuancé dans l'aire urbaine. Les transports routiers dominent, ne cessant de croître (contrairement au niveau national), avec 780 ktep<sup>(6)</sup> de produits pétroliers consommés en 1999, soit + 25 % en dix ans. Les échanges connaissent une croissance sans précédent, entre un parc de logements conforté en banlieue et en périurbain et des emplois et des grands équipements concentrés dans les territoires centraux. Vient ensuite

**Consommation d'énergie finale en 1999 en Midi-Pyrénées et dans l'InterSCoT**



Source : Oremip

la consommation du secteur résidentiel (546 ktep) liée pour 70 % au chauffage. La structure du parc de logements, l'époque de construction et le mode de chauffage influent considérablement sur les dépenses énergétiques, tout comme une mauvaise orientation ou l'utilisation de climatisation... La consommation imputée au tertiaire<sup>(7)</sup> (enseignement, santé, commerce, bureaux...) est quant à elle estimée à 250 ktep.

- Dans le domaine des ressources en eau, l'aire urbaine et donc la Grande Agglomération Toulousaine sont situées dans le bassin Adour-Garonne. Les sols sont peu humides et nécessitent de fortes précipitations au printemps pour pallier le déficit estival et automnal. Il faut noter que l'année 2006 a connu de faibles niveaux de précipitations rencontrés, six fois seulement en 40 années de relevés. Les prélèvements sur l'aire urbaine représentent environ 10 % de la quantité d'eau prélevée sur le bassin Adour-Garonne. Ils s'effectuent en majorité dans les eaux superficielles (86 % en 2000) : cours d'eau, canaux et leurs nappes d'accompagnement.

29 captages d'alimentation en eau potable sont recensés sur la Grande Agglomération Toulousaine, dont 5 abandonnés ou destinés à l'être (sur 289 en Haute-Garonne). Près de 763 000 habitants sont ainsi alimentés par les captages opérationnels. En raison du contexte géologique et du problème de pollution chimique des nappes souterraines alluviales<sup>(8)</sup>, l'alimentation en eau potable se fait donc majoritairement à partir d'eaux superficielles : c'est ainsi le cas pour 71 % des captages (et aussi 88 % de la population de Haute-Garonne).

Destinés à protéger durablement cette ressource, plusieurs documents de gestion de l'eau couvrent l'intégralité du territoire, ayant tous vocation à trouver une cohérence au sein du SDAGE<sup>(9)</sup> Adour-Garonne (approuvé en 1996 et en révision pour une adoption en 2009), du SAGE "Vallée de la Garonne" aujourd'hui en émergence et du SAGE "Vallée de l'Hers-Mort" initié par le Conseil Général de la Haute-Garonne<sup>(10)</sup>. Depuis 2006, un Contrat de Rivière et trois Plans de Gestion d'Étiage, approuvés ou initiés, fédèrent les acteurs autour des objectifs communs de restauration de l'équilibre entre prélèvements et ressource disponible, de coexistence de tous les usages et du bon fonctionnement des milieux aquatiques en période d'étiage. Plusieurs programmes, dont le Plan Garonne, complètent ces dispositifs de gestion globale de l'eau et des milieux aquatiques.

## Une mise à disposition des ressources de plus en plus complexe

La demande en granulats est forte alors que les gisements les plus proches du cœur de l'agglomération arrivent peu à peu en fin d'exploitation. Ainsi, cinq des sept carrières de matériaux alluvionnaires de la Grande Agglomération Toulousaine voient leur autorisation d'exploitation expirer avant 2010. Le Sud Toulousain est aujourd'hui le secteur le plus rentable du territoire avec une production de plus de 5 millions de tonnes en 2005. La difficulté d'accéder aux gisements situés à proximité d'habitations ou de sites à forte sensibilité patrimoniale ne fait cependant qu'amplifier le phénomène d'éloignement progressif des carrières de leur lieu de consommation. La mise à disposition des énergies est également de plus en plus complexe. Les projets d'extension du réseau d'électricité s'avèrent coûteux et de plus en plus délicats car sources de conflits en termes d'occupation de l'espace, de sensibilité environnementale et d'acceptation sociale. Des risques importants sont également à signaler, liés au transport et au stockage du gaz naturel et des combustibles fossiles concentrés sur l'agglomération toulousaine.

*Il est à noter désormais l'obligation de compatibilité des documents d'urbanisme tel que le Scot avec les SDAGE et SAGE, introduite dans le code de l'urbanisme (art. L 122-1)*

### Les prélèvements d'eau dans l'aire urbaine en milliers de m<sup>3</sup> (2000)

	Alimentation en eau potable		Industrie Irrigation agricole			Total	
Nappe captive	463	96 %	20	4 %	0	0 %	<b>483</b>
Nappe phréatique	11 708	46 %	7 722	31 %	5 715	23 %	<b>25 145</b>
Cours d'eau, lac	77 191	29 %	148 087	56 %	39 942	15 %	<b>265 220</b>
<b>Total</b>	<b>89 362</b>	<b>31 %</b>	<b>155 829</b>	<b>53 %</b>	<b>45 657</b>	<b>16 %</b>	<b>290 848</b>

Source : DIREN.

(1) Source : Spot View Thema 2003, Corine Land Cover 2000, auat 2005.

(2) & (3) Source : UNICEM.

(4) 42 carrières d'extraction de matériaux alluvionnaires sont autorisées en Haute-Garonne en 2004 (source DIREN).

(5) Source : OREMIP.

(6) Ktep : kilo-tonnes équivalent pétrole ; source : OREMIP.

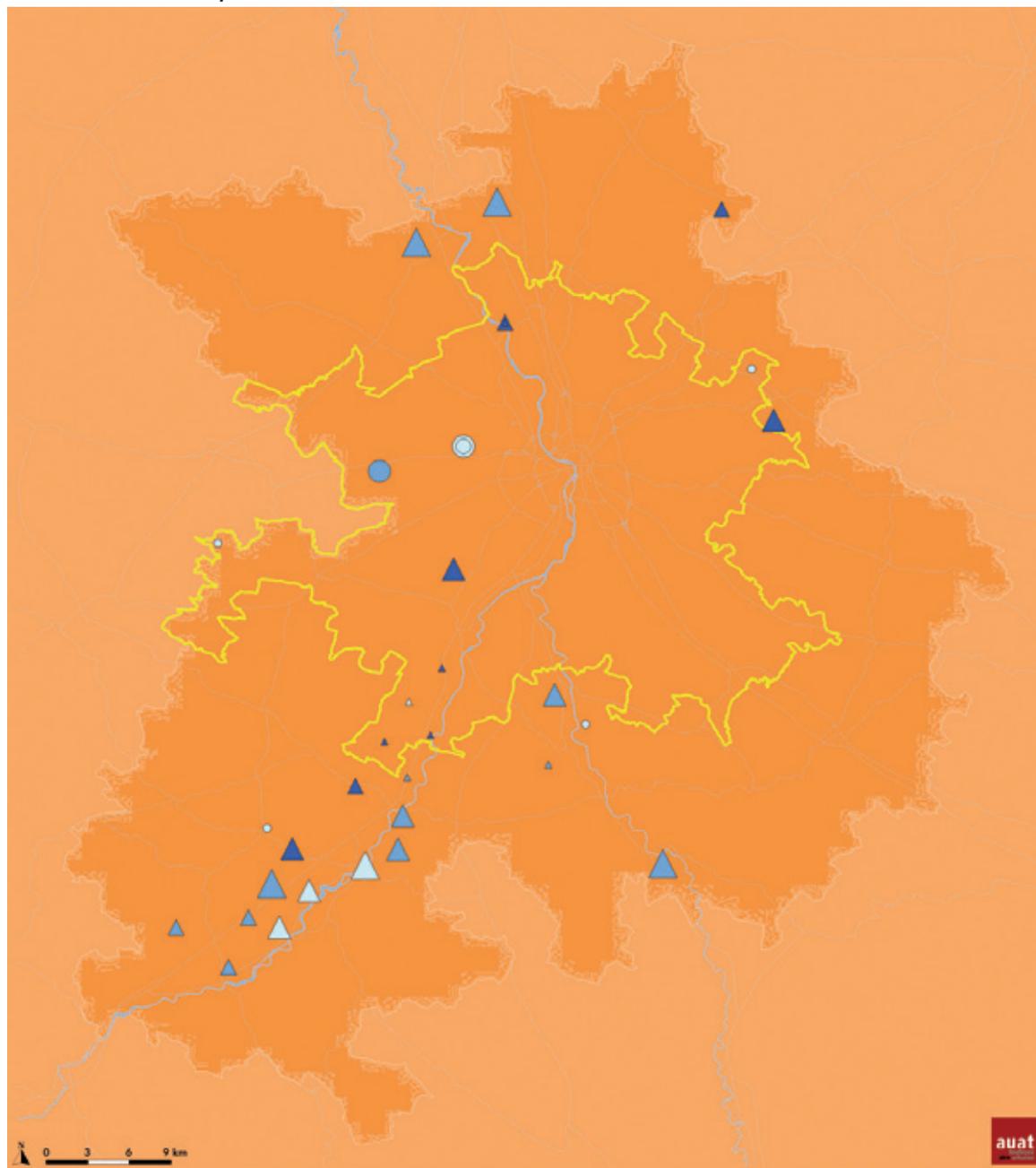
(7) Les consommations des secteurs industriels et agricoles n'ont pu donner lieu à une estimation sur l'aire urbaine toulousaine, les marges d'erreur dans le mode de calcul étant trop importantes à cette échelle.

(8) 3 des 5 captages abandonnés sont en eau souterraine avec problème de pollution.

(9) SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux ; SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux.

(10) Source : Conseil Général de la Haute-Garonne.

État des carrières en exploitation - mai 2006



**Nature des matériaux exploités**

- △ Alluvions
- Argile

**Volume de production en T/an par nature de matériaux**

- △ 0 à 250000 T
- △ de 250000 à 500000 T
- △ de 500000 à 750000 T
- △ de 750000 à 1000000 T

**Perspective d'exploitation**

- Court terme (jusqu'à 2010)
- Moyen terme (2010 à 2020)
- Long terme (après 2020)

**Éléments repères**

- Réseau hydrographique
- Autoroutes et nationales
- Périmètre InterSCOT
- Périmètre SCOT Central

Source : auat, DRIRE 2005.

Les prélèvements en eau varient beaucoup d'une année sur l'autre et d'une saison à l'autre. En période d'étiage, des prélèvements importants sans restitution, liés principalement aux besoins agricoles, peuvent accentuer les impacts sur des débits naturels déjà faibles. Les prélèvements domestiques et industriels sont cependant assez stables toute l'année. En 2006, les déficits dans les rivières autour de Toulouse étaient assez importants par rapport aux débits d'objectif d'étiage : de 20 à 40 % entre le 1<sup>er</sup> septembre 2005 et le 31 janvier 2006, certaines rivières du département subissant un déficit de 60 %. Les aménagements sur les cours d'eau modifient notablement les conditions naturelles d'écoulement et donc les écosystèmes aquatiques originels. Ainsi, le Canal de la Neste (hors périmètre), le Canal Latéral et le Canal de Saint-Martory<sup>(1)</sup> représentent les premiers préleveurs-consommateurs de la ressource " Garonne ", et ce pour de multiples usages : eau potable, irrigation, hydroélectricité, tourisme fluvial.

**Des initiatives pour économiser et renouveler les ressources**

Face à la nécessité d'assurer l'approvisionnement en granulats dans les années à venir, se pose de façon prégnante la question de l'importation des matériaux et de leur acheminement. Il convient de s'interroger désormais sur le développement de modes de transport alternatifs au transport routier (aujourd'hui, 80 % du transport de granulats), coûteux d'un point de vue économique (augmentation du prix de vente, hausse du coût collectif d'entretien des voiries) et environnemental (nuisances pour les villages traversés, émission de CO<sup>2</sup>). Par ailleurs, il existe à présent des matériaux de substitution, naturels (sols fins molassiques) ou issus des déchets industriels (laitier granulé

et mâchefers d'usines d'incinération d'ordures ménagères), répondant à des normes strictes et dont l'usage est à privilégier. Il en est de même des matériaux de recyclage issus des déchets routiers ou de démolition qui ne représentent à l'heure actuelle que 5 % environ de la consommation départementale. Enfin, le Schéma Départemental des Carrières, en cours de révision, définira des actions visant à préserver durablement la ressource et les espaces, l'objectif étant de limiter au maximum les impacts sur l'environnement, notamment par des réaménagements concertés.

Pour alimenter sa consommation, le territoire de la Grande Agglomération Toulousaine est fortement dépendant des énergies fossiles et de l'énergie nucléaire, mais grâce à l'hydroélectricité, au solaire, à la géothermie, à l'énergie-bois et à l'incinération des déchets ménagers (Mirail), il est aussi producteur de façon encore très marginale d'une partie de l'énergie utilisée localement. Des potentiels se confirment pour augmenter localement la part des énergies utilisées et produites de façon renouvelable.

Communes et intercommunalités s'engagent pour le développement des énergies renouvelables, l'amélioration de l'efficacité énergétique et la maîtrise des consommations : cahiers des charges volontaristes, constructions HQE, gestion du patrimoine des collectivités, points info Energie, adaptation du droit des sols, mise en réseau des techniciens des collectivités pour mutualiser les expériences...

Les réservoirs d'eau autour de Toulouse étaient faiblement remplis à la fin de février 2006 (40 à 60 %). Des aménagements participent néanmoins au soutien des rivières déficitaires : le barrage de Lestrade (45 millions de m<sup>3</sup>) sur la Ganguise permet, par exemple, le soutien de l'Hers-Mort. Citons également les retenues de Savères, Sainte-Foy, La Bure, Cambarnard, Oô et plusieurs

réserves hydroélectriques EDF ariégeoises. Mis à part l'Aussonnelle, les principaux cours d'eau du territoire (Hers-Mort, Ariège, Lèze, Save, Louge) bénéficient de réalimentations à l'étiage pour compenser les prélèvements. Enfin, la gestion quantitative de la ressource pose également la question de la protection contre les crues.

### Santé et sécurité des populations : un enjeu de prévention

#### Une pollution des ressources liée à l'activité quotidienne des habitants

On note en 2004 une qualité "médiocre" sur plusieurs cours d'eau du bassin, comme l'Aussonnelle, l'Hers-Mort et le Girou. Ce classement est dû à la teneur en nitrates qui devance la pollution par les matières organiques. Cette forte teneur est à lier principalement à une activité agricole intensive, mais aussi aux rejets domestiques et industriels<sup>(2)</sup>.

Les teneurs les plus importantes ont été mesurées dans le Lauragais. Sur le territoire de la Grande Agglomération Toulousaine, les moyennes sont en revanche toutes inférieures à 50 mg de nitrates/l, valeur maximale admise pour utiliser l'eau superficielle pour la production d'eau potable.

Les teneurs sont supérieures dans les nappes alluviales, celles-ci ne bénéficiant d'aucune protection contre la pollution par la surface, mis à part sur les coteaux où le système souterrain est protégé par un écran de marnes et d'argiles.

Par ailleurs, les teneurs en pesticides sont acceptables et semblent globalement plus faibles dans les eaux souterraines qu'en surface, même si quelques contaminations ont été relevées.

Ces pollutions des eaux souterraines, d'origine essentiellement agricole, ont contraint à un abandon des captages en eau souter-

raîne au profit de filières "eau superficielle", ce qui augmente très fortement le coût de dépollution pour produire de l'eau potable. D'autre part, l'agglomération toulousaine est aussi très concernée par la problématique de la qualité de l'air. Même si les émissions polluantes sont globalement à la baisse et respectent en grande partie la réglementation, ce territoire est principalement touché par une pollution inhérente à l'activité quotidienne de ses habitants<sup>(3)</sup>. Les transports, routiers notamment, sont prépondérants dans les émissions d'oxydes d'azote (NOx) (¾ des émissions, en croissance) et représentent plus de 40 % des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>). Les secteurs résidentiel, tertiaire et commerce constituent une source non négligeable (un tiers) de composés organiques volatils (COV), liés au chauffage individuel et collectif, mais aussi à l'utilisation de peintures et de solvants. Ils sont également à l'origine d'une grande partie des rejets en dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), monoxyde et dioxyde de carbone. Les émissions du secteur industriel sont quant à elles en constante diminution. Néanmoins, ce secteur reste à l'origine de rejets en NOx (environ 15 %), COV (30 %) et NH<sub>3</sub>. Il représente également une part importante des rejets en SO<sub>2</sub> (¼ des émissions totales) et CO<sub>2</sub>.

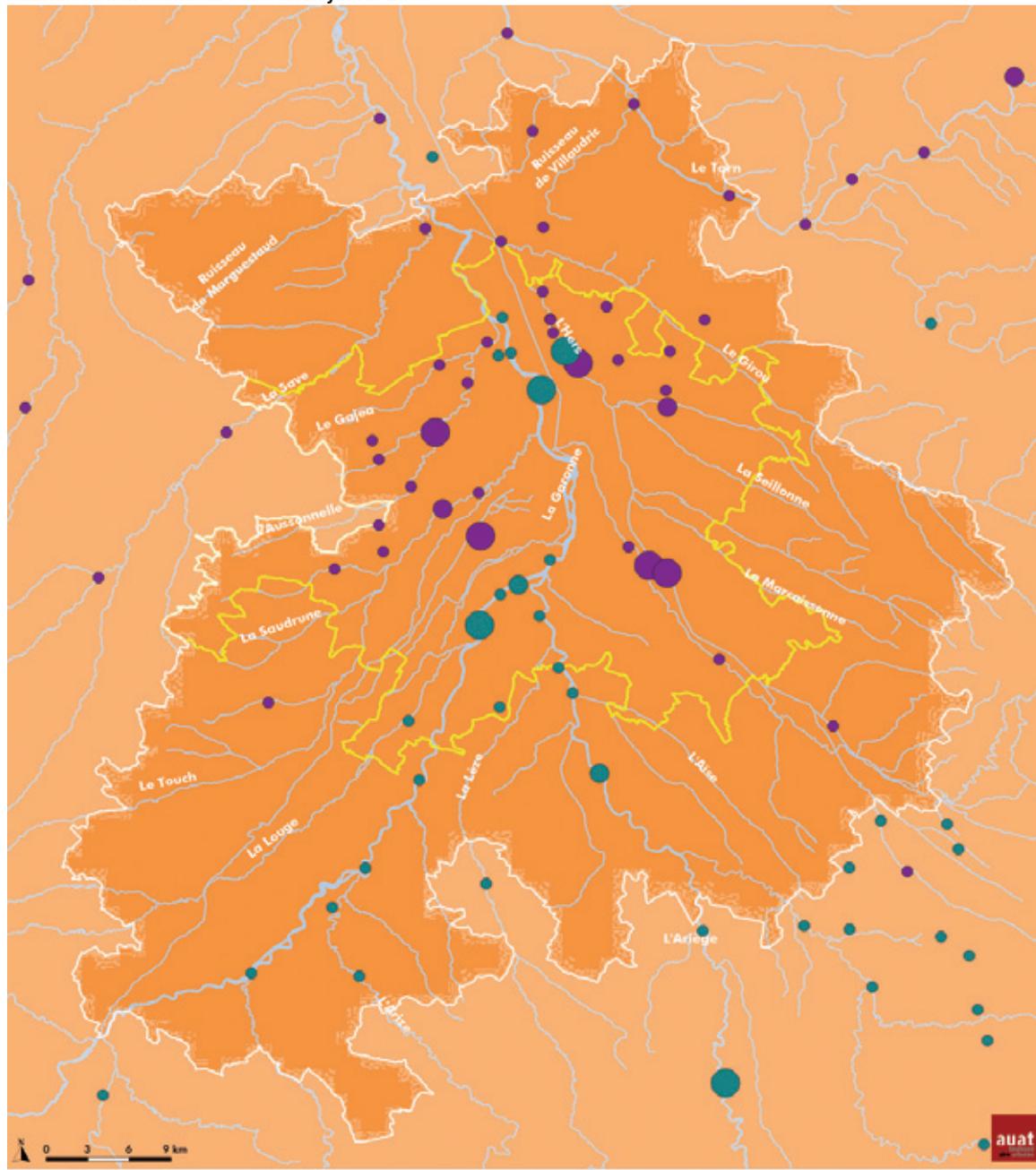
Pour autant, la qualité de l'air de l'agglomération (indice ATMO) la positionne dans la moyenne française. Le climat est en effet plutôt favorable à cette qualité : régime des vents soutenu, peu d'inversions de température et de brouillard. Néanmoins, de fortes températures liées à l'ensoleillement sont un facteur aggravant pour la formation

(1) Le Canal de Saint-Martory permet également le soutien d'étiage de la Louge et du Touch.

(2) Source : Agence de l'Eau Adour-Garonne, données 2004.

(3) Sources : CITEPA - données 1994, ORAMIP - données 1999/2000.

Assainissement collectif - situation juillet 2005



Source : auat, DRIRE 2005.

d'ozone (O<sub>3</sub>). Celui-ci, comme le dioxyde de soufre et le dioxyde d'azote, est considéré comme un indicateur majeur de pollution atmosphérique.

En 2003, 2405 sites et sols présentant une pollution avérée ou potentiellement pollués<sup>(1)</sup> ont été inventoriés sur 83 communes, montrant une concentration attendue sur l'agglomération toulousaine où beaucoup d'activités industrielles, artisanales et de services se sont traditionnellement installées. On observe aussi une présence bien marquée sur le reste du territoire, notamment le long des grands axes de communication. On notera également le problème posé par les anciennes gravières ayant connu des phases de comblement. La nature de ces derniers est souvent peu ou pas connue, les procédures de contrôle et de suivi quasiment absentes. Or, des problèmes de pollution des sols, des eaux souterraines et superficielles apparaissent.

Enfin, en 2006, plus de 300 000 tonnes de déchets ménagers (ordures ménagères, emballages, journaux - magazines, verre) ont été collectés sur le territoire de la Grande Agglomération Toulousaine. A ces quantités recueillies par les collectivités s'ajoutent les déchets des entreprises, de l'agriculture et de la sylviculture et des établissements hospitaliers. Plus de la moitié des déchets du bâtiment et des travaux publics du département (près de 2 millions de tonnes) sont aussi produits sur ce territoire.

Des efforts à poursuivre face à l'augmentation de population

Malgré des efforts notables réalisés dans la maîtrise des pollutions domestiques et industrielles, la Garonne (entre Ariège et Aussonnelle), et l'Hers-Mort (amont du Girou) font partie des cours d'eau du

bassin Adour-Garonne les plus impactés par les pollutions azotées et phosphorées. Ceci est dû en partie à une dégradation des cours d'eau affluents : pollutions industrielle et domestique sur la Saurune et l'Aussonnelle, et domestique sur la Save et l'Hers-Mort.

Pourtant, 80 stations d'épuration sont recensées sur le territoire et représentent une capacité d'épuration globale de plus de 1 190 000 équivalents-habitants (EH). Seules 16 communes au profil plus rural restaient encore non desservies en juin 2006. Une programmation se met en place, renforçant le système d'assainissement existant, mais sans véritable extension aux communes non desservies. Une véritable politique en matière d'anticipation et de programmation est nécessaire pour poursuivre un maillage adapté du territoire et réévaluer le dimensionnement des stations en place, dont certaines pourraient avoir un taux de charge trop important à l'horizon 2020. A ce jour, plusieurs projets sont en cours : raccordements (cinq communes), création (trois communes), extension (quinze communes) ; des réflexions sont également initiées (quatre communes).

Dans ce réseau, seules 39 stations font l'objet d'un suivi régulier des rejets<sup>(2)</sup>. Elles présentent une capacité globale de plus de 897 000 EH. Toutes les stations répertoriées sont conformes en matière de fonctionnement et de rejets.

Il est néanmoins important de noter que 27 sont situées en zones sensibles à l'eutrophisation<sup>(3)</sup> (bassins versants de la Saurune, du Roussimort, du Touch et de l'Aussonnelle), ce qui implique une amélioration des systèmes d'épuration et une surveillance.

Les efforts réalisés dans la maîtrise des pollutions intègrent également ceux engagés et accomplis par les agriculteurs (opération combinée sur l'Hers-Mort).

En Haute-Garonne, la plupart des collectivités ont lancé une procédure de protection des captages, répondant en cela aux objectifs nationaux. Sur le terrain, les captages bénéficient en général d'un périmètre de protection immédiate, y compris lorsque la procédure de protection n'est ni complète ni engagée. Ainsi, plus de 85 % des volumes d'eau potable proviennent de captages protégés ou en voie de l'être.

Afin de participer à réduire les émissions dans l'air et leurs impacts, plusieurs documents de planification et de projets ont été actés localement :

- le Plan Régional pour la Qualité de l'Air, approuvé le 30 juin 2000, en cours de révision ;
- le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération toulousaine, approuvé le 12 juin 2001, en cours de révision ;
- le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération toulousaine, approuvé le 24 avril 2006.

Des actions concrètes sont envisagées à travers ces documents, sollicitant tous les acteurs. En 2007, 38 sites pollués ou potentiellement pollués ont fait l'objet d'une action des pouvoirs publics<sup>(4)</sup>. Sont ciblés plus particulièrement les sites destinés à un usage sensible, tels que ceux localisés en tissu urbain dense (notion de risque) et/ou ceux faisant l'objet d'une opération de renouvellement urbain (relation risque/usage). De par son histoire et ses caractéristiques urbaines, la Grande Agglomération Toulousaine est donc particulièrement concernée. Parmi ces sites, 31 font l'objet d'une surveillance des eaux souterraines.

Le territoire se caractérise par un nombre important de structures intercommunales dotées de compétences en matière de collecte et de traitement des déchets ménagers et assimilés : 12 structures intercommunales (5 SIVOM, 2 Communautés

d'Agglomérations, 3 Communautés de Communes, 1 SITROM et un SIROM) et 5 communes (indépendantes) gèrent la collecte des déchets ; 5 syndicats (DECOSET étant le plus important) et 2 communes sont compétentes en matière de traitement. Depuis une quinzaine d'années, la gestion des déchets ménagers et assimilés s'est considérablement améliorée grâce à la mise en place de la collecte sélective (100 % de la population desservie), à l'amélioration des filières de traitement et à la limitation de l'accès aux décharges aux seuls déchets ultimes. Face à la croissance de population, de nouveaux équipements sont d'ores et déjà projetés à court et moyen terme. L'optimisation du fonctionnement des équipements existants reste une priorité, avec notamment l'extension récente de l'unité d'incinération du Mirail. Cependant, la liberté laissée aux collectivités dans le choix de leur filière de collecte et de traitement pose des difficultés d'optimisation des structures existantes et de respect du principe du traitement du déchet à proximité de son lieu de production. Le coût du service rendu localement est en effet parfois plus élevé que celui proposé par des structures hors département.

Vu les volumes, l'élimination des déchets du BTP et leur valorisation est un enjeu primordial. Il est urgent pour tous les acteurs, publics et privés, de minimiser leur production, de développer le tri, les collectes sélectives et les filières de valorisation. Un bilan des équipements à réaliser a été dressé par le Plan départemental de gestion des déchets du BTP.

(1) Source : Basias-BRGM.

(2) Il est important de noter que les stations d'épuration décrites ici sont celles qui font l'objet d'un suivi des rejets dont l'Agence de l'Eau Adour-Garonne traite les données (bilan 2004) ; les résultats commentés dans la suite du paragraphe ne représentent donc pas l'ensemble des stations d'épuration du territoire.

(3) Référence Directive « Eaux Résiduaires Urbaines ».

(4) Source : BASOL-MEDAD.

### Une exposition aux nuisances sonores concentrée, laissant peu de zones "calmes"

Le bruit constitue la nuisance la plus souvent mentionnée dans les enquêtes portant sur l'évaluation de la qualité de vie. Le développement des infrastructures de transports, terrestres et aériens, engendre des nuisances sonores croissantes, de plus en plus mal ressenties par les populations riveraines. Le bruit a des effets néfastes sur le sommeil et la santé, avec notamment une atteinte de la sensibilité auditive.

L'agglomération toulousaine est principalement concernée : la concentration des activités humaines et un maillage resserré des infrastructures de transports entraînent

un cumul des émissions sonores, là où la densité des personnes exposées à ces bruits et à leurs conséquences est elle-même la plus importante.

Le classement du réseau d'infrastructures terrestres en cinq catégories sonores et la délimitation de secteurs "affectés par le bruit" participent d'un dispositif réglementaire préventif. En 2005, ce sont près de 1 300 km de voies routières et ferrées qui sont classées bruyantes (contre 1 200 km en 2000). Cette augmentation est constatée sur les trois catégories les moins bruyantes (catégories 3, 4 et 5). Les plus nuisantes conservent globalement la même proportion (un quart).

La Grande Agglomération Toulousaine compte quatre aéroports ; les quatre Plans d'Exposition au Bruit<sup>(42)</sup> en application couvrent aujourd'hui une surface totale de 10 218 hectares, dont 4 486 hectares de surfaces urbanisées où l'urbanisme doit être maîtrisé.

Le Plan de Gêne Sonore du 31 décembre 2003 en vigueur autour de Toulouse-Blagnac (seul PGS) couvre une superficie de 4 210 hectares, dont 52 % sont urbanisés. Plus de 20 000 logements et 40 000 habitants sont concernés par ce périmètre. Sur ce potentiel de logements éligibles, environ 14 100 restent à traiter. Suivant l'avis de la Commission Consultative d'Aide aux Riverains, les logements sociaux et les logements individuels sont prioritaires pour percevoir l'aide à l'insonorisation ; posent problème les établissements d'enseignement, les hôpitaux et les équipements sanitaires et sociaux. Les collectivités locales ont néanmoins décidé en 2007 d'abonder un fonds complémentaire au dispositif de la TNSA<sup>(43)</sup> afin d'accélérer l'insonorisation des logements situés dans le PGS.

La loi sur les installations classées fixe les prescriptions de limitation du bruit à imposer aux installations nouvelles et aux

modifications d'installations existantes. Mais, aujourd'hui, aucune information n'est encore capitalisée sur les nuisances sonores émises par ces activités.

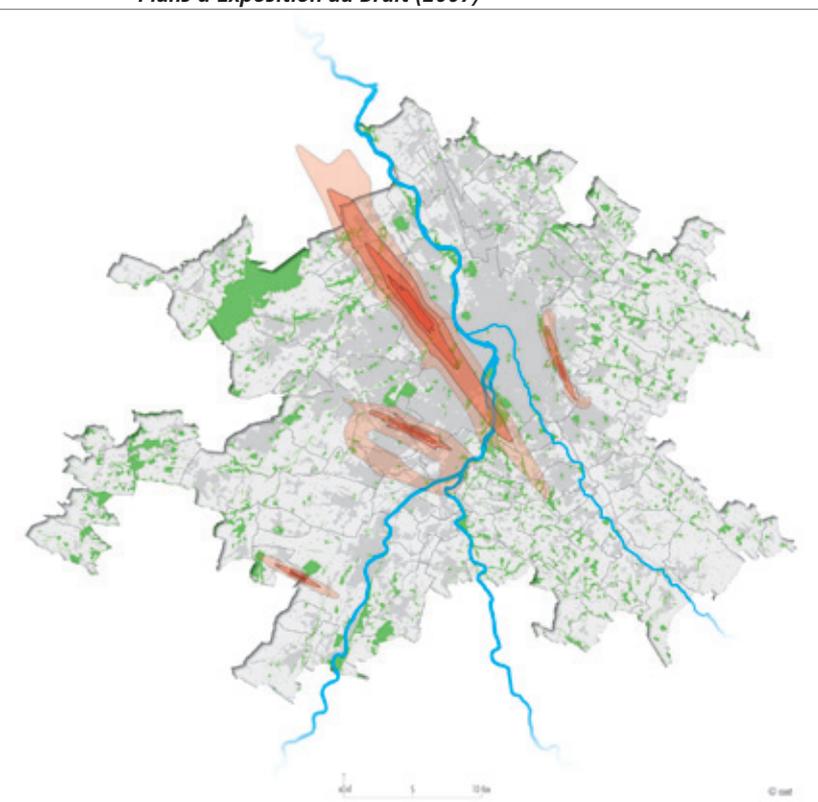
En application de la directive CE du 25 juin 2002, une cartographie du bruit, quelle que soit son origine, et un plan de prévention du bruit dans l'environnement initiés par la Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse, devraient prochainement voir le jour et permettre la remise à niveau de toute l'information en matière d'environnement sonore.

### Un cumul de risques naturels et technologiques sur les couloirs de la Garonne, de l'Ariège et de l'Hers-Mort

Cours d'eau et activités industrielles génèrent les principaux risques majeurs sur le territoire, situation encore accentuée par un cumul de risques sur certains secteurs, comme le couloir de la Garonne, celui de l'Ariège ou celui de l'Hers-Mort.

En matière de risques naturels, le territoire est principalement exposé à des inondations de plaine qui concernent l'ensemble des cours d'eau du bassin de la Garonne. Accentués par les constructions érigées à proximité de petites rivières apparemment sans danger, ces phénomènes sont également souvent aggravés par leur concomitance avec des phénomènes importants de ruissellement liés aux aménagements urbains (sols imperméabilisés, réseaux d'assainissement inadaptés). Globalement, plus de 20 000 ha ayant été historiquement couverts par les eaux sont susceptibles de l'être à nouveau, soit 19,5 % de l'espace urbanisé du territoire. A ce risque s'ajoute celui inhérent aux mouvements de terrain sur les falaises en rive droite de la Garonne (entre Cazères et Toulouse) et de l'Ariège (entre Calmont et Lacroix-Falgarde),

Plans d'Exposition au Bruit (2007)



*Le dioxyde d'azote, quelle que soit la variable étudiée, est le polluant qui conduit à l'impact sanitaire le plus élevé ; source majeure : les transports*

concernant environ 173 ha. S'insérant dans le dispositif actuel de prévention, sept plans de prévention des risques naturels (PPRN) sont approuvés à la date de novembre 2007, neuf en cours d'instruction et huit programmés. Les risques d'inondation et de mouvements de terrain (s'ils existent) sont pris en compte de façon conjointe dans la majorité des cas.

Le territoire est également concerné par les mouvements de terrain différentiels consécutifs au phénomène de retrait-gonflement des sols argileux. La Haute-Garonne fait partie des départements les plus touchés par des désordres du bâti qui font suite à des périodes de sécheresse exceptionnelle. Un PPR "Sécheresse" a été approuvé en 2005, sur les 9 prescrits en 2004 sur tout ou partie du territoire (à la date d'octobre 2007).

Les risques industriels sont quant à eux liés à la présence d'industries chimiques et papeteries, de dépôts d'hydrocarbures liquides et liquéfiés, ainsi que de certaines installations classées qui fabriquent ou stockent des produits dangereux.

Au 1<sup>er</sup> mars 2007, neuf établissements SEVESO sont répertoriés sur le territoire, dont sept AS<sup>(44)</sup>. Ils représentent un quart des établissements SEVESO de la région Midi-Pyrénées. Certains sont situés à proximité de zones d'habitat et d'activités dont la population est directement concernée.

Un PPR Technologique expérimental a été élaboré sur le site ESSO-Fondyre à Toulouse, ce site faisant partie des huit sites expérimentaux au niveau national. Deux PPRT ont été prescrits début 2007, sur les neuf sites identifiés.

Associé à ces établissements, le Transport de Matières Dangereuses (TMD) concerne essentiellement les voies routières (deux tiers du trafic en tonnes/kilomètre) et ferroviaires (un tiers du trafic) ; les voies d'eau (maritime et canalisations) et aériennes assurent moins de 5 % de ce trafic.

Enfin, le territoire est également concerné par plusieurs grands barrages, dont la plupart sont situés dans les départements limitrophes à la Haute-Garonne : Cap-de-Long sur la Neste de Couplan (65), sur la Garonne, ou encore l'Estrade sur la Garonne (11).

### Le lien santé - environnement : une préoccupation émergente au niveau local

Un Plan Régional Santé Environnement a vu le jour en 2005, avec six actions phares issues du Plan National. Toulouse est également suivie par l'Institut de Veille Sanitaire (2002) pour les effets sur la santé de la pollution atmosphérique (mortalité anticipée et morbidité).

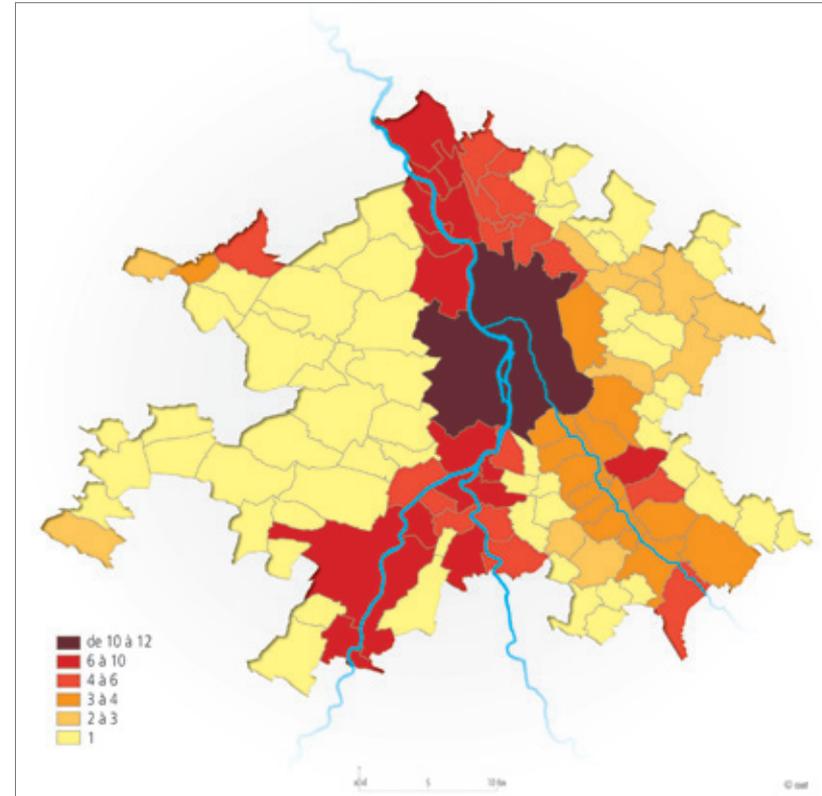
Des instances se préoccupent de ces questions : le Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques, ainsi que la Conférence Régionale de Santé, à l'origine du Plan Régional de Santé Publique (PRSP/2006). En déclinant les politiques de santé nationales et les priorités régionales, le PRSP coordonne l'ensemble des programmes et s'articule avec le Schéma Régional d'Organisation Sanitaire (SROS) et les schémas régional et départementaux d'organisation sociale et médico-sociale. Le SROS en vigueur, arrêté le 22 mars 2006, prend en compte les spécificités de la région : très forte croissance de l'agglomération toulousaine, vieillissement marqué, étendue de la région, importance des distances.

(42) Le Plan d'Exposition au Bruit d'un aéroport est destiné à maîtriser l'urbanisme au voisinage de cet aéroport et à éviter une augmentation de population dans des zones qui sont ou seront exposées à terme aux nuisances sonores générées par le trafic aérien.

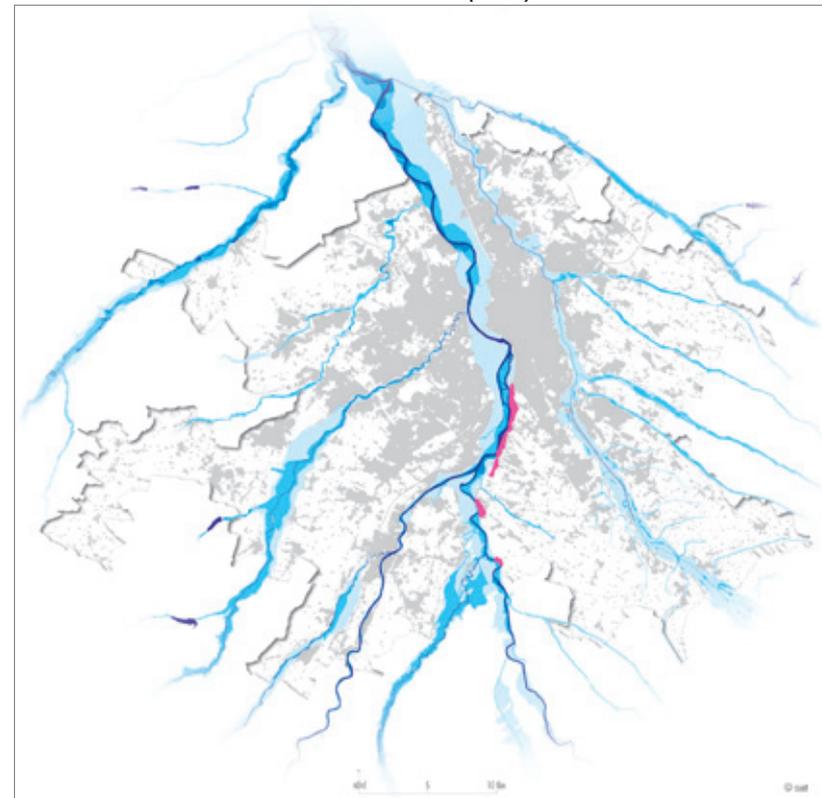
(43) TNSA : Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes.

(44) AS : Autorisations avec Servitudes (seuil haut).

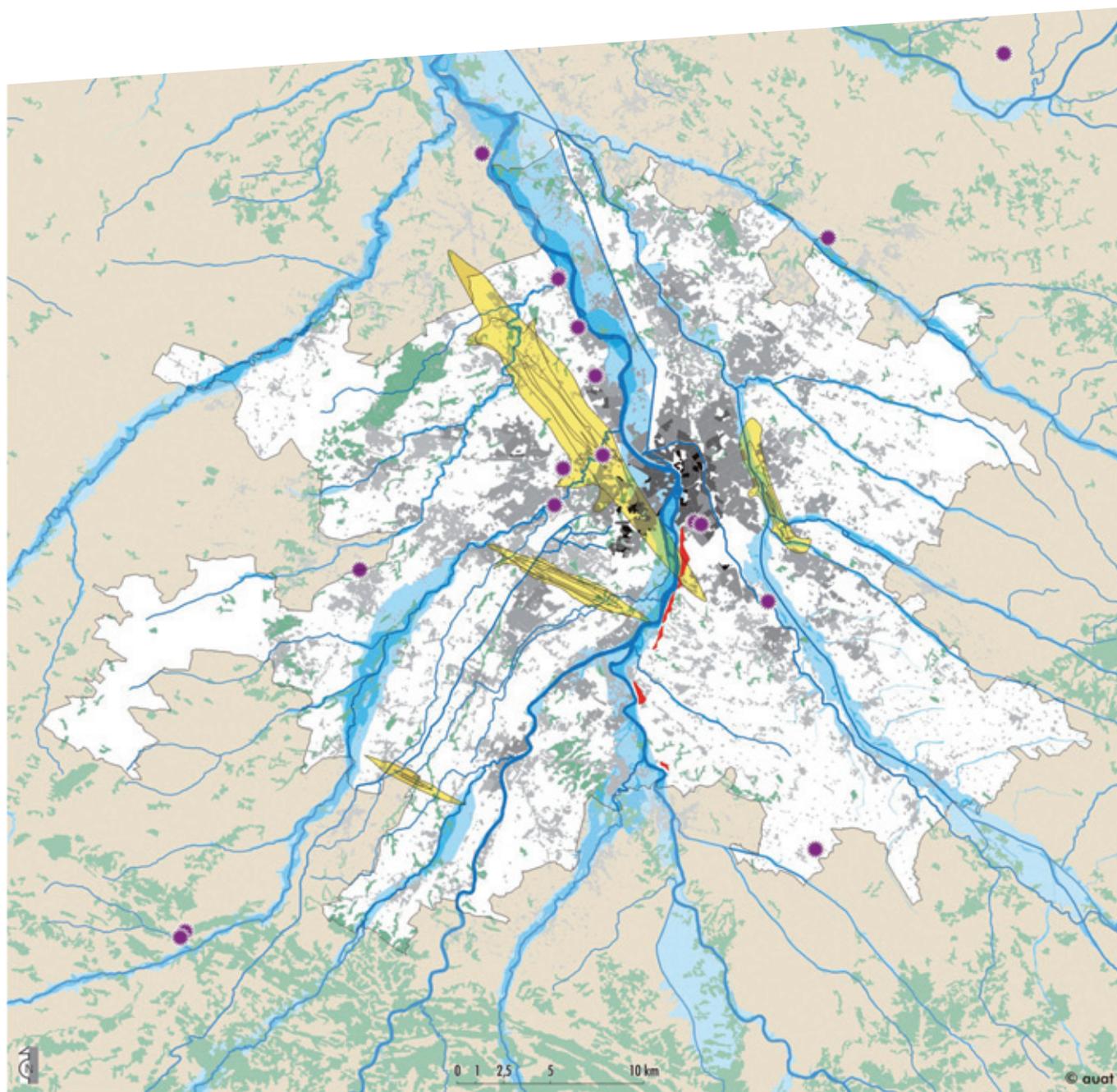
Plans de prévention mis en œuvre (2007)



Zones inondables et mouvements de terrain (2007)

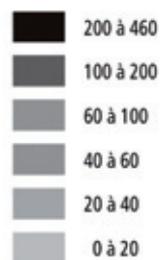


*Risques et nuisances*



Source : DDE, DGAC, DIREN, DRIRE, INSEE.

**Densité population/quartier 99**  
(hab/hectare urbanisé)



**Zones inondables**



# Risques et opportunités

## ... sur l'équilibre des territoires

Aujourd'hui, le développement urbain se fait sous forme d'un étalement en "tache d'huile", allant de pair avec un allongement des mobilités. Cet étalement induit de sérieux problèmes, allant en s'accroissant (déplacements automobiles sans alternative crédible, réseaux coûteux...). Ces extensions urbaines se font principalement au détriment des espaces agricoles, dont la fragilisation se renforce, et des espaces naturels, qui perdent en qualité. L'équilibre entre les territoires et la pérennité des espaces non urbanisés dépendent d'orientations ciblées, où la planification a son rôle à jouer.

### Des risques

- Une aggravation de la pression urbaine liée à la croissance démographique rapide et à l'étalement urbain de l'agglomération.
- Un mitage, une fragmentation et une fragilisation des espaces agricoles et naturels.
- Un risque d'appauvrissement de la biodiversité.
- Une uniformisation des paysages.
- Une augmentation des coûts : infrastructures de desserte, équipements et dispositifs de traitement des effluents (boues), santé, restauration des milieux naturels.

### Des opportunités

- Une diversité et une qualité des entités paysagères et biologiques ; une capacité d'adaptation des espèces.
- Une activité économique agricole viable.
- Des outils de protection disponibles pour préserver la pérennité des espaces.
- Des SCoT et PLU, outils efficaces pour de vrais projets d'aménagement et de développement durable (PADD) et la protection des espaces.
- Des compétences "environnement" effectives des intercommunalités de projet.

## ... sur l'accessibilité aux ressources

Les ressources naturelles remplissent des fonctions vitales pour les populations. Or, elles ne sont aujourd'hui pas renouvelables, ou peu. Leur consommation massive due à l'accroissement démographique, et notamment au phénomène d'étalement urbain, est source de prélèvements importants (avec risque de pénurie) et de pollutions, directes ou indirectes. Afin de continuer à satisfaire les besoins, se pose donc à terme la question du maintien de la qualité et de la quantité des ressources et de la sécurité d'approvisionnement.

### Des risques

- Une urbanisation peu dense, un habitat individuel dispersé, et donc des déplacements mécanisés plus nombreux et plus longs : une consommation en croissance des ressources.
- Une dépendance au pétrole accrue.
- Un déséquilibre entre prélèvements et ressource disponible, existante ou à mobiliser.
- Une aggravation des risques de pollution.
- Des conflits d'usage liés à l'urbanisation et à une sensibilité environnementale croissante.
- Une augmentation des coûts d'approvisionnement et de gestion pour les collectivités comme pour l'ensemble de la population.

### Des opportunités

- Une production de ressources recyclées et renouvelables amorcée localement.
- Un potentiel d'économie dans le pôle urbain.
- Des collectivités, principales consommatrices : "moteur" pour une utilisation rationnelle, exemplarité de la puissance publique.
- Une obligation de compatibilité du SCoT avec les SDAGE et SAGE.
- Des cadres réglementaires, des documents de planification, de gestion et de projets, qui peuvent contribuer à prévenir et à maîtriser l'accès aux ressources premières.

# Risques et opportunités

## ... sur la santé et la sécurité des populations

Un aménagement du territoire mal maîtrisé et déséquilibré peut être à l'origine de nombreuses pollutions, de la production de multiples déchets, de l'augmentation des nuisances émises et perçues et de la mise en situation de risque des populations. Ces phénomènes sont susceptibles d'aggraver les biens et les personnes, et de porter atteinte à leur santé et/ou à leur sécurité. Pour contrer ces situations (et leur coût induit), la prévention reste l'outil essentiel, à travers notamment la maîtrise de l'urbanisation.

### Des risques

- Aggravation des problèmes liés à la croissance démographique rapide et à l'étalement urbain.
- Augmentation des zones soumises à nuisances et à risques, disparition des zones " calmes ".
- Contribution à l'aggravation de l'impact sur la santé des personnes, les écosystèmes et le patrimoine.
- Une aggravation des risques de pollution.
- Des conflits d'usage liés à l'urbanisation et à une sensibilité environnementale croissante.
- Augmentation des coûts : dispositifs de protection, soins, santé, assurances...

### Des opportunités

- Des documents de planification appliqués.
- Des actions concrètes mises en œuvre et envisagées en matière de protection de la qualité de l'air, de lutte contre le bruit, routier notamment, des filières de traitement des déchets, etc ; une organisation collective en matière de prévention et d'organisation des services de soins et de santé.
- Des outils disponibles, mis ou à mettre en œuvre, pour la connaissance et le suivi des sites pollués, la gestion des déchets, l'aide à l'insonorisation des riverains de l'aéroport Toulouse-Blagnac, mais aussi la concertation avec les riverains de tous les aérodromes, l'information donnée aux communes comme aux particuliers sur la question des risques, etc.
- Une information qui se développe en ce qui concerne la sensibilisation et la prévention.

# Ce qui est en jeu sur le SCoT

## Garantir la protection et la gestion des espaces et des paysages

constitue un enjeu majeur pour la Grande Agglomération Toulousaine, du fait de l'attractivité et du développement urbain que connaît ce territoire. Si la protection est absolument nécessaire, elle est cependant insuffisante. La notion de projet, de gestion dans le temps, est indispensable à une planification viable. Ce qui est "en jeu" peut se décliner ainsi :

- maintenir l'équilibre des territoires, pour limiter les impacts environnementaux du développement urbain et conforter la cohérence de fonctionnement de tous les espaces en présence, au sein de chacun mais aussi entre eux ;
- développer et s'approprier les outils disponibles, pour identifier, localiser, voire délimiter les espaces et sites agricoles, naturels ou urbains à protéger ;
- envisager le devenir, la protection et la valorisation de ces espaces dans le cadre d'un projet de territoire, étape indispensable pour comprendre et faire perdurer le fonctionnement des différents espaces, avec toutes les conséquences économiques, sociales et environnementales que cela implique. La restauration, voire la création de nouveaux espaces, forestiers notamment, avec un objectif de " réseau écologique fonctionnel ", rentre dans ce cadre ;
- appréhender les projets sous leurs dimensions paysagères, tant en matière d'espace que de temps, pour préserver et valoriser les paysages remarquables mais aussi quotidiens.

## Assurer la qualité et la sécurité d'approvisionnement en ressources

est indispensable à la construction de "territoires durables" d'un point de vue économique, social et environnemental, notamment dans le contexte d'attractivité forte dans lequel se trouve la Grande Agglomération Toulousaine. L'appropriation des trois objectifs clés " Maîtriser - Économiser - Renouveler " doit permettre d'intégrer le plus en amont possible dans le projet les enjeux particuliers suivants :

- s'assurer de la sécurité d'approvisionnement, en réservant les possibilités de production et de transports des ressources, alternatives notamment ;
- gérer de façon économe les ressources - l'eau, l'énergie, les granulats et bien sûr le sol - et optimiser leur consommation ;
- identifier les niveaux d'actions et les maîtrises d'ouvrage les plus pertinents pour assurer une gestion économe et maîtrisée des ressources de façon cohérente et homogène sur tout le territoire.

# Ce qui est en jeu sur le SCoT

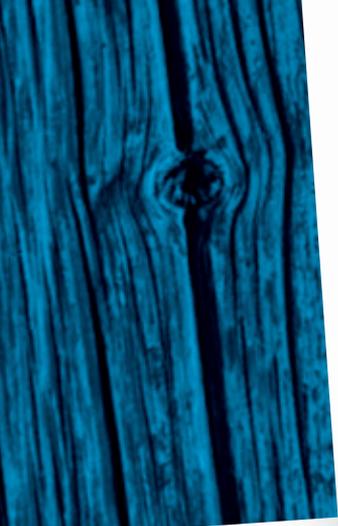
## Intégrer la prévention en matière de sécurité des populations

est incontournable dans le processus de réflexion et de planification mené. Les événements (inondations, accidents technologiques...) qui ont ponctué l'histoire du territoire toulousain ont rendu particulièrement sensible cette préoccupation des habitants. Il s'agit alors :

- d'intégrer en amont du projet, vis-à-vis des risques naturels et technologiques, mais aussi des nuisances et des contraintes subies au quotidien une culture de "sécurité et de santé des populations", dans la façon de faire et de vivre la Ville ;
- de repenser concomitamment les modes de déplacements et les modes de faire

en urbanisme (formes urbaines, formes d'habitat), pour retrouver une Ville du quotidien, de la proximité, qui limite la pollution des ressources et l'accumulation des nuisances et de contraintes ;

- d'intégrer de façon cohérente les documents de prévention approuvés et en cours, tant en matière de risques naturels et technologiques qu'en matière d'environnement sonore ;
- d'informer, de faire évoluer la connaissance et de la partager pour trouver les bonnes pratiques en matière d'urbanisme et pour réorienter les comportements des collectivités, des entreprises et des personnes.



# Conclusion

## Du diagnostic au PADD, un projet de territoire partagé

Le diagnostic de la Grande Agglomération Toulousaine a mis en évidence les spécificités de ce territoire et les risques et les opportunités quant aux objectifs de développement à l'horizon 2030. Il a identifié les enjeux auxquels le Projet devra répondre en matière de restructuration des territoires, de solidarité et de cohésion sociale, d'accessibilité et de gestion environnementale. Cette étape, indispensable dans l'élaboration du projet, doit permettre aux différents acteurs de partager une vision prospective de leur territoire.

Après un travail en commissions thématiques autour des quatre axes présentés dans ce document mené dans le cadre de l'InterSCoT, deux ateliers territoriaux ont permis de valider les éléments de diagnostic et de définir les principaux enjeux à l'échelle du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine.

Le 11 juillet 2007, un premier atelier territorial a rassemblé les élus du SMEAT autour d'une synthèse des commissions thématiques atelier à l'issue duquel plusieurs travaux complémentaires ont été identifiés :

- un nouveau modèle de développement économique ;
- les lieux préférentiels d'accueil de l'habitat (en extension et en densification) ;
- l'identification de bassins de vie et de polarités structurantes ;
- la maîtrise du développement, la préservation de l'espace agricole et de la trame verte ;
- la cohérence urbanisme-transport à horizon 2020 - 2030.

Le 18 décembre 2007, lors d'un deuxième atelier territorial, les élus ont retenu le principe d'une réflexion préalable au Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) articulée autour de cinq enjeux :

- **accueillir** la population et l'emploi, en favorisant la densification en matière de logement (plusieurs scénarios ont été proposés) et le desserrement de l'activité économique ;
- **maîtriser** l'urbanisation et définir une limite urbain / rural intangible, support d'un grand projet public ;
- **polariser** le développement préférentiellement sur les pôles bien desservis en transports en commun et dotés en équipements ;
- **relier** population et entreprises par un système de transports performant en lien avec un projet de territoire favorable aux modes alternatifs à la voiture dans le cœur d'agglomération et à la constitution futur de bassins de mobilité ;
- **piloter** le territoire à l'échelle des 117 communes apparaît un enjeu majeur pour porter le projet de la Grande Agglomération Toulousaine.

Les échanges ayant permis de valider les éléments de diagnostic se poursuivront lors du débat sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du territoire (PADD art. L122-8) auquel les membres du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine consacrent l'année 2008.





