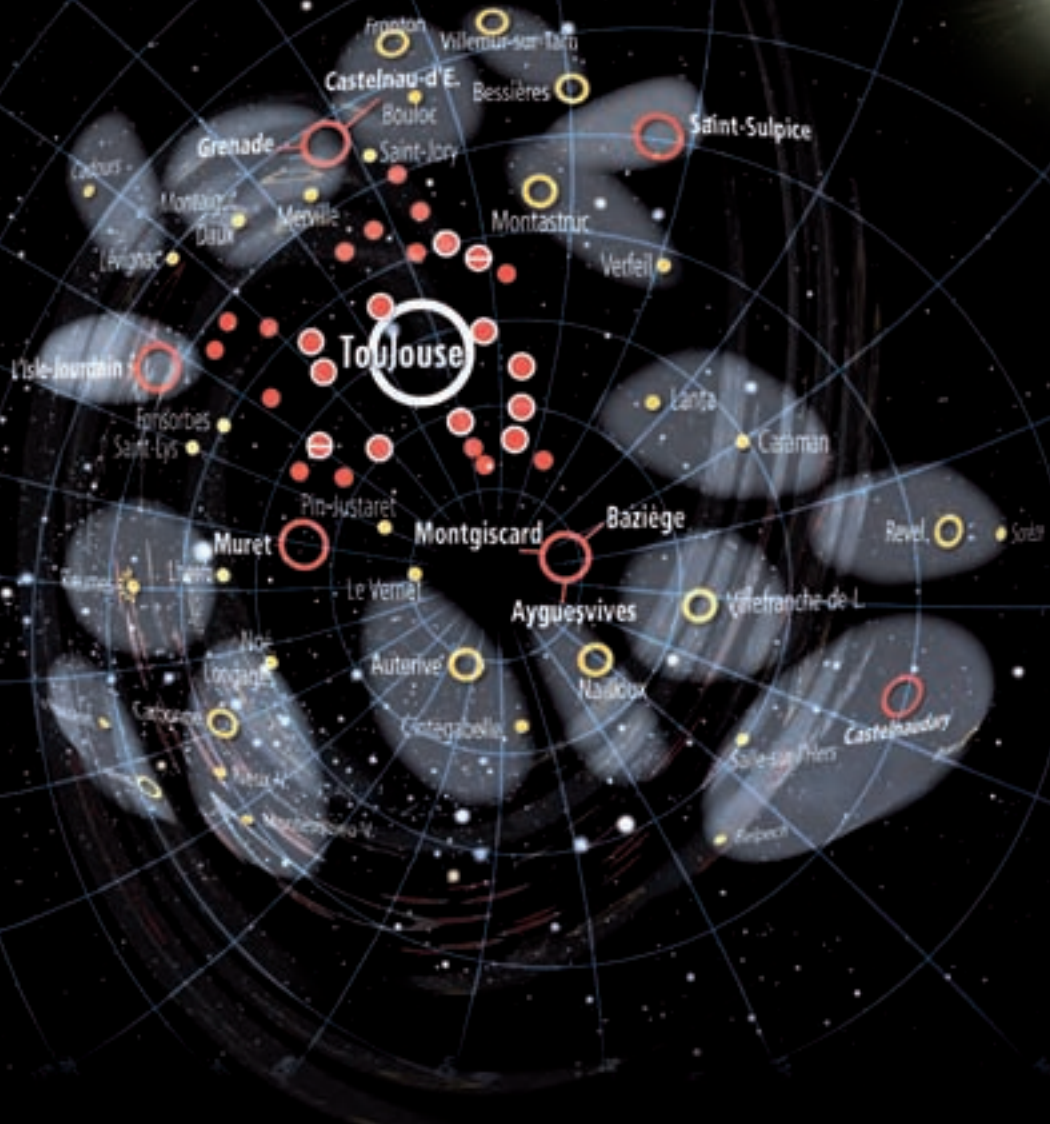


# Interscot de l'aire urbaine de Toulouse



Groupement d'Intérêt Public d'aménagement et de développement du territoire de l'aire urbaine de Toulouse.  
laconf@interscot-toulouse.org - 11 bd des Récollets, 31078 Toulouse cedex 4 - tél. 05 62 66 88 26 - fax. 05 61 52 71 36



Vision stratégique de l'

# InterSCoT

de l'aire urbaine de Toulouse





Vision stratégique de l'

# InterSCoT

de l'aire urbaine de Toulouse



# Sommaire

Éditorial .....	5
Le projet, en résumé.....	7
PARTIE 1 L'aire urbaine, un territoire attractif, une cohérence à assurer, une vision commune à négocier.....	13
PARTIE 2 Des objectifs stratégiques pour les politiques publiques.....	23
PARTIE 3 Le parti d'aménagement.....	41
PARTIE 4 Une complémentarité des territoires .....	65
PARTIE 5 Vers la mise en œuvre « Piloter ».....	79
ANNEXES.....	91

Créé le 10 juillet 2006, l'InterSCoT, Groupement d'Intérêt Public d'aménagement et de développement du territoire, est une structure de concertation, composée des quatre établissements publics en charge des SCoT de l'aire urbaine toulousaine regroupant 437 communes, 362 dans le département de la Haute-Garonne et 75 dans le département de l'Aude (voir carte p.104).

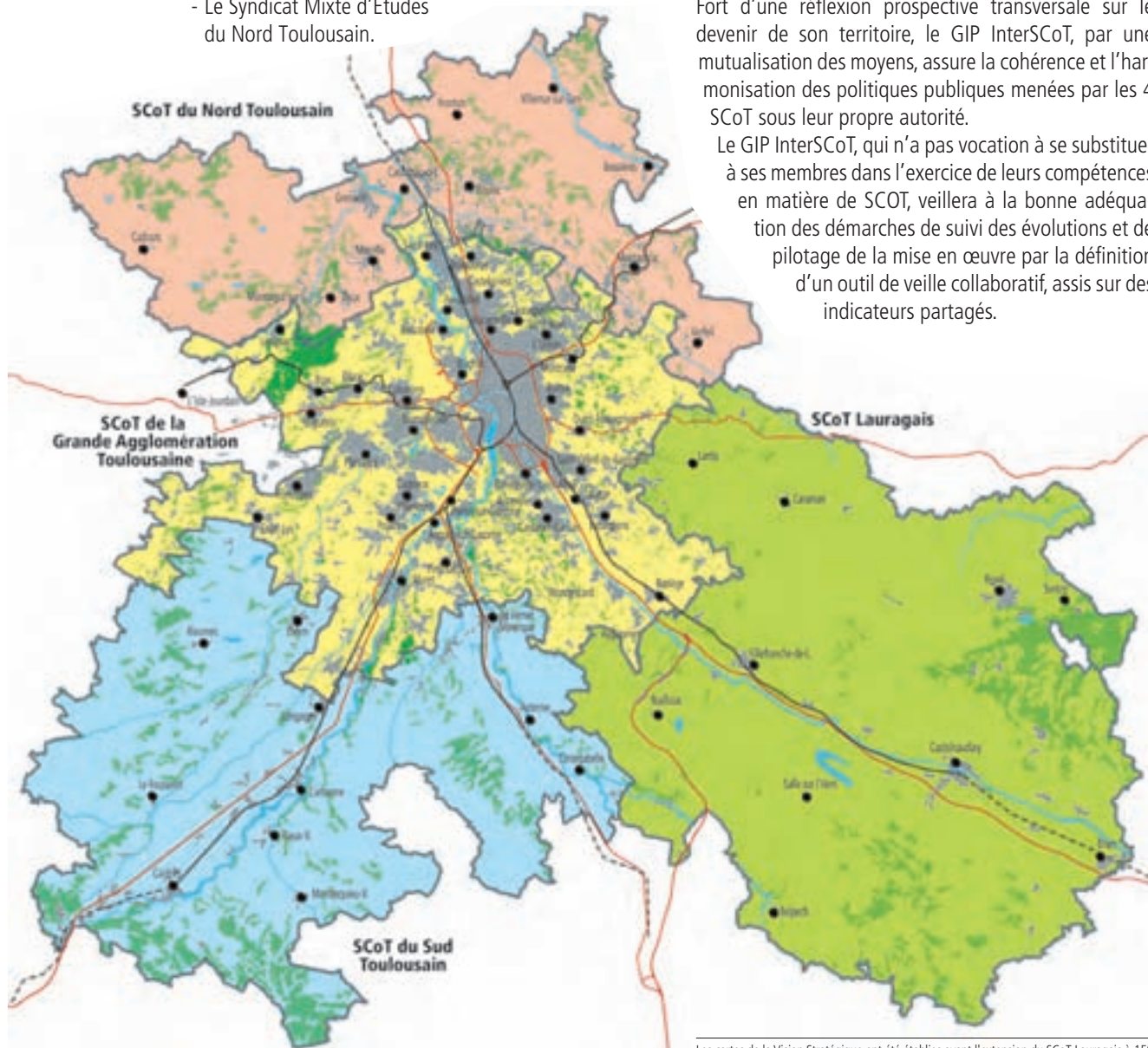
Les quatre établissements publics de SCoT :

- Le Syndicat Mixte d'Etudes de l'Agglomération Toulousaine (SMEAT),
- Le Syndicat Mixte d'Etudes du Sud Toulousain,
- Le Syndicat Mixte d'Etudes du Lauragais,
- Le Syndicat Mixte d'Etudes du Nord Toulousain.

Le Conseil Général de la Haute-Garonne, le Conseil Régional de Midi-Pyrénées et l'État en sont membres associés.

Visant une gouvernance à la bonne échelle, ce groupe a pour objet de garantir la cohérence du travail entre ses membres, notamment de par l'exercice d'activités d'études, d'animation et de suivi. Il s'agit de partager des objectifs communs de planification territoriale s'inscrivant dans un modèle de développement durable à l'horizon 2030. Ce modèle intègre à la fois les enjeux locaux spécifiques à chaque territoire, établis dans le diagnostic de l'aire urbaine, et les orientations, plus globales, issues du Grenelle de l'environnement. Fort d'une réflexion prospective transversale sur le devenir de son territoire, le GIP InterSCoT, par une mutualisation des moyens, assure la cohérence et l'harmonisation des politiques publiques menées par les 4 SCoT sous leur propre autorité.

Le GIP InterSCoT, qui n'a pas vocation à se substituer à ses membres dans l'exercice de leurs compétences en matière de SCOT, veillera à la bonne adéquation des démarches de suivi des évolutions et de pilotage de la mise en œuvre par la définition d'un outil de veille collaboratif, assis sur des indicateurs partagés.



Les cartes de la Vision Stratégique ont été établies avant l'extension du SCoT Lauragais à 159 communes (+ 4 communes du Tarn au 1<sup>er</sup> janvier 2010). Ce nouveau périmètre est pris en compte dans les annexes : carte administrative de l'InterSCoT et fiches descriptives des SCoT.

# Éditorial

## Pour une aire urbaine durable et solidaire

La Vision Stratégique constitue un document majeur pour l'InterSCoT car elle rassemble à la fois les exigences posées par les collectivités pour proposer un développement cohérent de l'aire urbaine et le cadre général pour l'élaboration des Projets d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

La démarche InterSCoT engagée est innovante et exemplaire en termes de gouvernance. Elle permet l'émergence de projets de territoire négociés et planifiés à l'échelle de l'aire urbaine et ce, en associant au-delà des quatre Etablissements Publics de SCoT, les grandes institutions, Région Midi-Pyrénées et Départements de la Haute-Garonne et de l'Aude.

La Vision Stratégique ne se substitue pas aux démarches de projet d'aménagement engagées par chaque Etablissement Public de SCoT. L'objectif de l'InterSCoT est de veiller à la cohérence de la planification, sur des enjeux qui relèvent bien de l'échelle de l'aire urbaine. Ces enjeux se déclinent en un certain nombre de « fondamentaux » à retenir dans chaque projet de territoire : la **polarisation du développement** et le confortement des bassins de vie, les efforts nécessaires en termes de logement, le **rééquilibrage habitants-emplois** des territoires, la définition d'un nouveau modèle de développement économique, la mutualisation des moyens sur quelques grands projets économiques en périphérie, l'inscription de **limites franches urbain-rural** avec

en perspective une gestion économe des ressources, un nouveau **modèle de déplacement multimodal**, support du lien entre urbanisme et transport.

La tenue d'ateliers territoriaux a permis d'engager un dialogue avec l'ensemble des élus sur ces différents points et d'aboutir à un consensus sur les grandes options de la Vision Stratégique.

Depuis, les études mutualisées de l'InterSCoT ont porté sur une aide à l'élaboration des Documents d'Orientations Générales. Un « cahier de prescriptions et de recommandations » a été élaboré à partir du travail réalisé par cinq groupes de travail thématiques. Ces travaux anticipent sur les attendus du Grenelle 2, notamment quant aux préconisations en matière de réchauffement climatique et s'inspirent des recommandations sur les modèles de développement urbain intégrés issues de la Charte de Leipzig pour des villes européennes durables.

Conscient qu'il ne peut y avoir de projet de territoire sans pilotage, l'InterSCoT aura ensuite à trouver les clefs d'une mise en œuvre efficiente des politiques publiques, notamment par des coopérations d'objectifs partenariales, contractuelles et convergentes.

Enfin, l'InterSCoT pour piloter le développement cohérent de l'aire urbaine, exercera une veille stratégique pour suivre les évolutions, apporter si nécessaire des approfondissements sur quelques concepts tels que polarités, couronne verte, quartier gare, ... et intervenir en amont sur la régulation des projets économiques et l'urbanisme commercial.

### L'InterSCoT de l'aire urbaine de Toulouse





# Le projet, en résumé

## Climat, énergie, environnement... les villes, au centre des défis de demain

Au niveau mondial, les villes sont responsables, à des degrés plus ou moins élevés selon leur type de développement, de plus de 75 % de la consommation d'énergie et de 80 % des gaz à effet de serre en raison de la production d'énergie, de la circulation, des industries et du chauffage.

Les villes européennes, lieux d'interaction entre les domaines économiques, sociaux, environnementaux, constituent des moteurs essentiels du développement économique et de l'innovation en concentrant les emplois, les services aux entreprises, l'enseignement supérieur et la recherche, mais aussi les services et les réseaux sociaux et culturels nécessaires à la qualité de vie des habitants et à la cohésion sociale.

Ces villes doivent maintenant relever des défis importants sur le plan environnemental face aux effets annoncés du réchauffement climatique et de la nouvelle donne énergétique.

Ces enjeux incitent les acteurs à innover et à créer des "modèles de développement urbains intégrés", ainsi que le recommande la Charte de Leipzig sur la ville européenne durable et solidaire, adoptée en 2007 par les instances européennes<sup>(1)</sup>. Ce cadre de référence « engage à promouvoir le rôle de la planification urbaine dans l'adaptation au changement climatique et l'atténuation de ses effets de serre, et, dans ce but, de promouvoir le concept de ville compacte et à faire en sorte qu'ainsi le développement urbain intégré contribue à limiter l'étalement urbain ».

(1) Déclaration finale des ministres en charge du développement urbain, Marseille, 25 novembre 2008

En ce sens, les documents de planification doivent concerner des territoires larges, prenant en compte les différentes échelles de la ville, du quartier à l'aire urbaine fonctionnelle dans laquelle vivent et travaillent les habitants. L'interdépendance des espaces urbains et ruraux est soulignée et doit fonder de nouveaux partenariats afin d'assurer un développement équilibré des territoires respectueux de leur diversité.

## Grenelle I, Grenelle II... des objectifs renforcés pour les SCoT

En France, les enjeux environnementaux sont au centre de la démarche du Grenelle de l'Environnement. S'il est encore trop tôt pour en intégrer toutes les déclinaisons législatives, la Vision Stratégique propose un modèle de développement qui s'efforce de répondre à ces exigences de préservation, d'économie et d'impact mesuré sur l'environnement.

Dans un avenir proche, les documents de SCoT devront intégrer de nouveaux objectifs, comme la programmation et la maîtrise des prélèvements fonciers. Les établissements publics de SCoT, quant à eux, verront leur rôle affirmé. Il leur reviendra en particulier d'assurer la cohérence des politiques publiques, la programmation, le suivi et l'évaluation de leurs projets.

C'est pourquoi l'élaboration des SCoT, et notamment des Projets d'Aménagement et de Développement Durable et des Documents d'Orientations Générales appelle un changement de culture en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire et constitue un chantier ambitieux, qui engagera réellement les territoires sur de nouvelles orientations et sur une nouvelle gouvernance territoriale.

## Se doter d'une stratégie commune pour l'aire urbaine de Toulouse

### L'aire urbaine de Toulouse, un territoire attractif

L'aire urbaine de Toulouse, territoire de référence de l'InterSCoT, est un vaste espace de plus de 4 000 km<sup>2</sup>, réunissant plus de 400 communes et plus de 1,2 million d'habitants, dont l'attractivité démographique et économique est remarquable.

L'aire urbaine doit ainsi se préparer à accueillir près de **390 000 habitants supplémentaires d'ici 2030** et devra ainsi faire face à de nouveaux besoins en matière d'emploi, d'équipements, de services et de logements (12 700 logements par an seraient nécessaires).

Dans ce contexte, les territoires de l'InterSCoT doivent relever trois défis :

- **Rayonnement et compétitivité** : diversifier les compétences et les secteurs d'activités
- **Cohésion territoriale** : réduire les inégalités sociales et territoriales
- **Ville maîtrisée** : tendre vers une "ville" économe polarisée autour de centres urbains renforcés.

### Le GIP InterSCoT, une forme innovante de gouvernance garante d'un développement cohérent et durable de l'aire urbaine

Le GIP InterSCoT permet la mutualisation des moyens d'étude et une bonne coordination entre les partenaires pour une meilleure cohérence des orientations et efficacité des projets mis en oeuvre au sein des SCoT.

Le GIP InterSCoT a également vocation à assurer, au-delà de l'aire urbaine, une concertation avec les autres territoires afin de permettre la mise en place de complémentarités.

Les Établissements de SCoT gardent la maîtrise des choix de développement sur leur territoire. Ils assurent l'établissement des différents documents du SCoT (rapport de présentation, document d'orientations générales, évaluation environnementale...). Leur projet est établi en cohérence avec la Vision Stratégique de l'InterSCoT, objet du présent document.

Le projet d'aménagement engage réellement l'avenir du territoire et donne des responsabilités devant les générations futures. Il impose ainsi un impératif de réussite collective de la démarche de projet associant les différents acteurs concernés, élus, habitants, grandes collectivités, Services de l'État, professionnels de l'urbanisme, secteur privé...

## Le projet en quatre verbes : maîtriser, polariser, relier, piloter

Les travaux de l'InterSCoT pour définir un modèle de développement peuvent se résumer en quatre verbes, qui renvoient chacun à la fois à des objectifs concrets à atteindre et à des engagements pris au niveau de l'InterSCoT (qui sont identifiés comme des "fondamentaux").

### Maîtriser

**« Faire fructifier le capital naturel et agricole, bien commun du territoire »**

Aujourd'hui, plus de 80 % de l'InterSCoT n'est pas urbanisé. Les espaces naturels, les territoires agricoles sont fragilisés, menacés, mais constituent en même temps un capital unique qu'il s'agit de préserver et valoriser. Ces espaces jouent en effet un rôle primordial dans le maintien de la biodiversité et la perception des paysages et de la nature par les habitants. Ce "principe de précaution" vise également à maintenir l'activité agricole, en la tournant davantage vers la satisfaction des besoins locaux (circuits courts). L'environnement, loin de constituer une contrainte, représente un réel facteur d'innovation dans la gestion durable du territoire.

Dans ce cadre, un "**maillage Vert et Bleu**" cohérent sera constitué. Il sera composé d'un réseau écologique fonctionnel (forêts, cours d'eau...), d'un réseau vert de proximité, accessible à tous les habitants, d'entités agricoles viables et pérennes. Ce maillage permettra de préserver et conforter les paysages, de recréer des liaisons écologiques, de consolider des entités forestières et enfin de valoriser la place de la nature en ville.

Sur les espaces les plus fragiles car soumis à la pression foncière de l'étalement urbain, une "**Couronne Verte**" est définie, limite franche du front urbain où des projets sont à développer (agriculture périurbaine, forêts, espaces de loisirs...).

Dans ce sens, pour que ce projet réussisse, il conviendra de limiter l'expansion urbaine, et en particulier le mitage du territoire. Ainsi, en dehors des polarités urbaines clairement définies, le **développement sera mesuré** avec des conditions fortes posées.

### Polariser

**« Accueillir les habitants au sein de territoires à vivre en s'appuyant sur les pôles structurants »**

Les habitants s'organisent au sein de **bassins de vie** dans lesquels ils trouvent satisfaction à leurs besoins quotidiens en matière de consommation et d'accès aux services. C'est autour de ces bassins "à vivre" que le territoire devra se structurer, la croissance urbaine devant s'organiser dans un objectif de gestion économe et cohérente de l'espace.

Pour la Grande Agglomération Toulousaine, le projet confortera un fonctionnement équilibré en quatre grands quadrants, ancrés au cœur d'agglomération. L'accueil des habitants et de l'emploi devront être orientés en priorité sur les territoires les plus équipés, la "**Ville intense**", bien desservie par un réseau de transports collectifs, ainsi que sur les communes disposant d'ores et déjà d'une bonne offre de services.

Aux franges de la Ville Intense, le développement sera mesuré. Quelques territoires seront amenés à jouer un rôle charnière entre territoires urbains, périurbains et centralités sectorielles. Leurs fonctions (habitat, service, économie) seront renforcées.

Dans les secteurs périurbains à forte vocation agricole, des territoires "capables" (les **pôles d'équilibre**) seront confortés en termes d'équipements pour accueillir la croissance démographique et l'emploi, et animer les

bassins de vie périphériques, en complémentarité avec des bourgs-relais (appelés pôles de services). Un des enjeux forts sur ces territoires, est d'y renforcer l'activité économique et l'emploi afin de réduire les déplacements domicile travail en direction de l'agglomération centrale.

### « Organiser le développement économique sur tout le territoire »

Le cœur d'agglomération, véritable "plaque métropolitaine" concentre l'essentiel des services et équipements métropolitains, dont les universités et sites de recherche, les pôles de compétitivité, les grands équipements...

Il s'agit de conforter ce dynamisme économique en renforçant les **pôles économiques métropolitains** qui tirent la croissance de l'ensemble de l'aire urbaine et participent au rayonnement de la métropole toulousaine.

Pour développer l'emploi et améliorer la répartition géographique des activités, seront construits de véritables **sites économiques de bassin** permettant de rapprocher les emplois des habitants dans les "périphéries" de l'aire urbaine et ainsi de renforcer les ressources propres de ces territoires (**équilibre habitants / emploi**).

L'aire urbaine toulousaine doit également s'affirmer comme territoire innovant. Pour cela, l'émergence de nouveaux secteurs-clés doit être favorisée, en valorisant le potentiel scientifique et technique ; mais également en diversifiant les compétences locales. L'enjeu est de garantir les emplois et les qualifications nécessaires aux populations résidentes ou migrantes.

# Relier

## « Relier les bassins de vie au cœur d'agglomération maillé »

Dans un contexte de forte croissance urbaine et économique de l'aire urbaine, améliorer l'accessibilité à la métropole toulousaine est une condition sine qua non au développement urbain et économique.

De fait, la mise en place d'un système de déplacement durable, pour tous les territoires de l'aire urbaine et cohérent avec les choix en matière d'urbanisme, est aujourd'hui indispensable.

Sur le cœur d'agglomération, privilégiant la densité et la mixité et regroupant les principaux équipements et zones d'emploi de l'agglomération, il s'agira de **"passer de l'étoile à la toile"**. L'objectif est de créer un maillage performant en transports collectifs avec un bon niveau de service.

Au-delà, les déplacements seront organisés en **"bassins de mobilité"** s'appuyant sur de véritables pôles d'échange intermodal (réseaux ferré, interurbain, urbain, routier). Ils permettront de relier les habitants des territoires périurbains au cœur d'agglomération et aux zones d'emplois et de services des différentes polarités.

Pour les secteurs plus éloignés au sein de l'aire urbaine, le cadencement ferroviaire sera renforcé et des systèmes de rabattement sur les gares seront définis. Ces gares constituent des éléments structurants des pôles d'équilibre périurbains.

# Piloter

## « Assurer la cohérence des projets et leurs mises en œuvre »

Piloter un projet, c'est d'abord assurer sa mise en œuvre effective. L'exercice d'élaboration du SCoT n'est pas un simple "passage obligé" dans le but de produire un document, il doit se traduire dans la réalité, dans des documents de planification locaux, mais il doit également intégrer un caractère opérationnel pour les différentes politiques publiques afin de faire converger les actions et de mutualiser les moyens, notamment des grandes collectivités territoriales.

Cette cohérence entre les intentions portées par un projet de SCoT et la mise en œuvre s'exerce à plusieurs échelles, d'abord locale avec Plans Locaux d'Urbanisme des communes (PLU), mais également à l'échelle des intercommunalités (Communauté urbaine, communautés de communes...) et des politiques publiques sectorielles comme l'habitat (Programmes Locaux pour l'Habitat), les déplacements (Plan de Déplacements Urbains), l'urbanisme commercial ou le développement économique... Les établissements publics de SCoT et le GIP InterSCoT assurent chacun à leur niveau la cohérence globale du projet.

Pour réussir, un projet doit s'adapter. Il ne peut être figé "une fois pour toutes". Ainsi, il s'accompagne d'une gouvernance territoriale inscrite dans le temps, d'une évaluation régulière, pouvant amener à des réorientations.

## En synthèse...

Quelques **grands principes** constituent des "fondamentaux" à retenir dans chaque projet de territoire, car ils assurent la cohérence du projet d'aménagement à l'échelle de l'InterSCoT :

- les principes de **polarisation du développement** et de confortement des bassins de vie, les efforts nécessaires en termes de logement,
- le **rééquilibrage habitants-emplois** des territoires, la définition d'un nouveau modèle de développement économique, la mutualisation des moyens sur quelques grands projets économiques en périphérie,
- l'inscription de **limites franches urbain-rural** avec en perspective une gestion économe des ressources,
- un nouveau **modèle de déplacement multimodal**, support du lien entre urbanisme et transport.

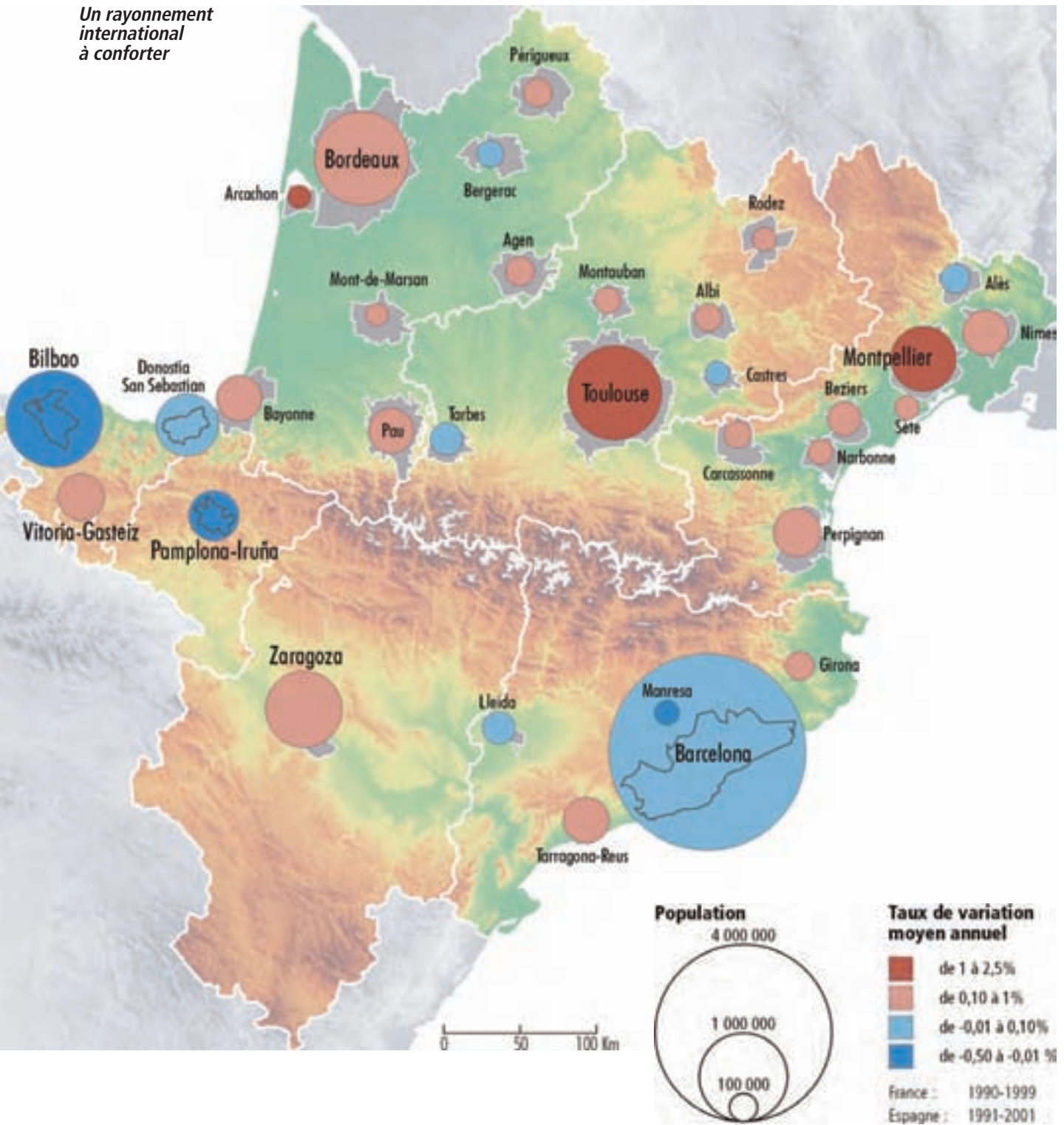




## PARTIE 1

L'aire urbaine,  
un territoire attractif,  
une cohérence à  
assurer, une vision  
commune à négocier

*Un rayonnement international à conforter*





## Un territoire très sollicité, qui doit maîtriser collectivement son avenir

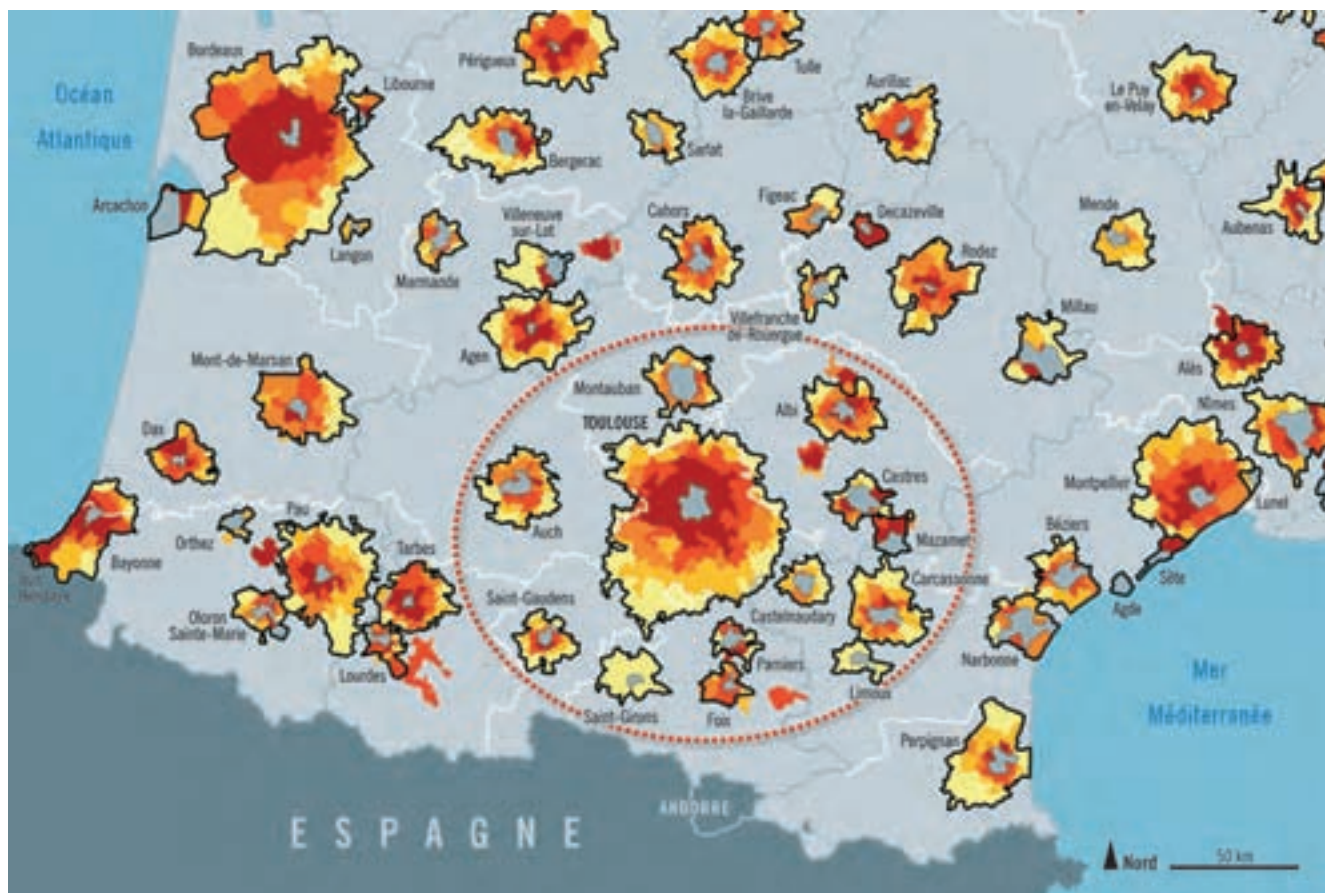
### Prendre en compte différentes échelles

L'aire urbaine toulousaine s'inscrit dans différents espaces, mondial, européen, régional. Les effets de la mondialisation posent des enjeux nouveaux et de fortes interdépendances. L'avenir de l'aire urbaine se situe dans ce cadre, entre forte attractivité générée par son potentiel économique et de formation, et retournements possibles de conjoncture sur les marchés mondiaux. Son positionnement international, pour être durable, demande de réussir le projet d'aménagement à

long terme. La valorisation de ses atouts spécifiques : cadre de vie, cohésion sociale, capacité d'innovation et de recherche... qui font sa renommée internationale pouvant être remis en cause par des dysfonctionnements cumulatifs.

La coopération avec les villes moyennes proches constitue un des éléments essentiels de réussite du projet. En ce sens, l'InterSCoT s'affirme comme un des acteurs de cette coopération, notamment pour la cohérence des différents exercices de planification sur cet espace (SCoT).

*Une complémentarité à assurer, entre les SCoT de l'espace métropolitain*



## Une vision stratégique pour répondre à trois défis

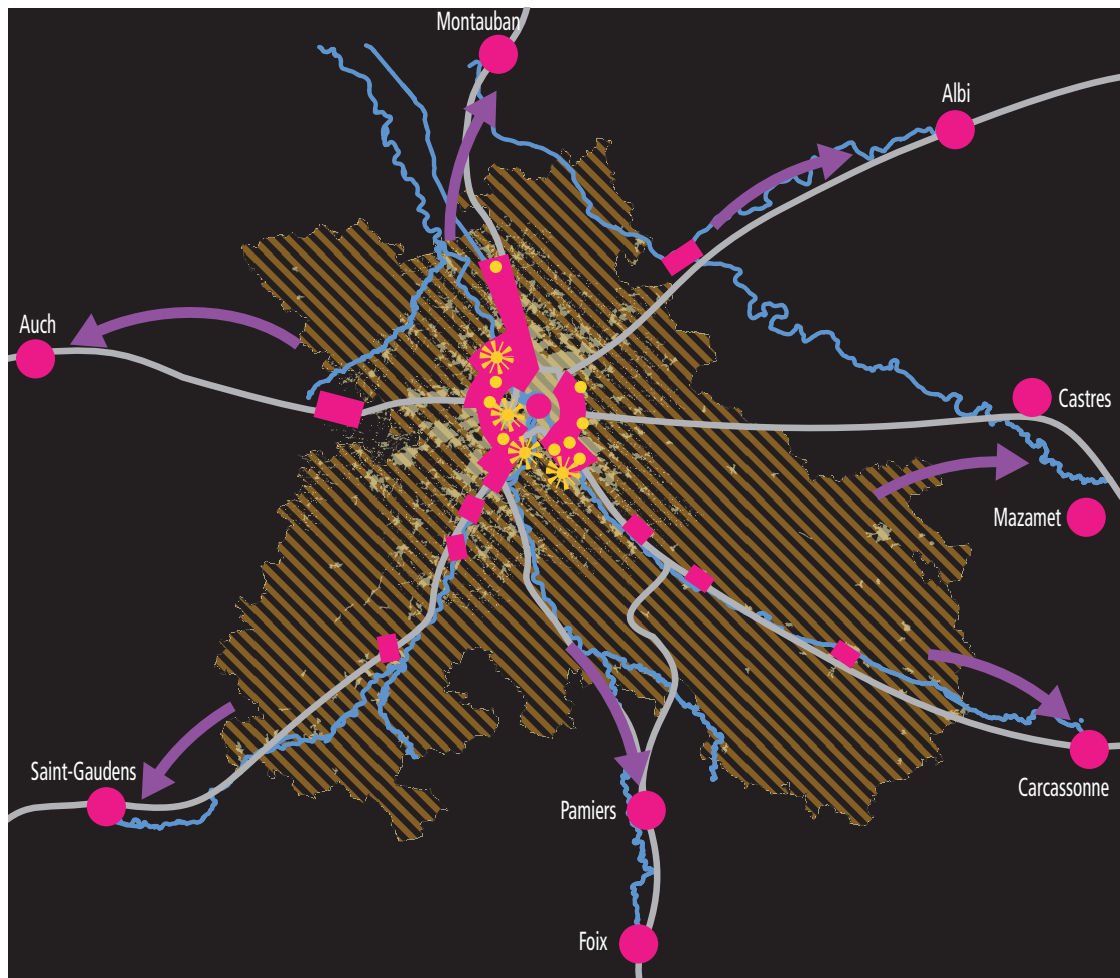
La démarche de prospective menée par l'InterSCoT a identifié trois grands défis pour le territoire, auxquels le projet d'aménagement devra répondre.

### Le défi du rayonnement et de la compétitivité

L'attractivité et la compétitivité du territoire sont fortement liées aux secteurs-phares de l'économie locale et à ses pôles de compétitivité. Le défi majeur réside dans la capacité à diversifier les compétences et les secteurs

d'activité, à s'affirmer comme un territoire innovant et créatif, tout en valorisant le cadre de vie, l'identité, la culture, vecteurs de solidarité et de cohésion. De fait, l'espace métropolitain constitue aujourd'hui la bonne échelle de réflexion sur les enjeux économiques.

L'insertion dans un contexte mondial impose également de prendre en compte les enjeux de développement durable : renforcement de l'autonomie de l'aire urbaine en matière de ressources, d'énergie et d'approvisionnement, principes de précaution quant aux impacts des décisions sur l'avenir de la planète.



#### Conforter la position internationale de l'aire urbaine

■ Territoires de l'économie

● Site métropolitain

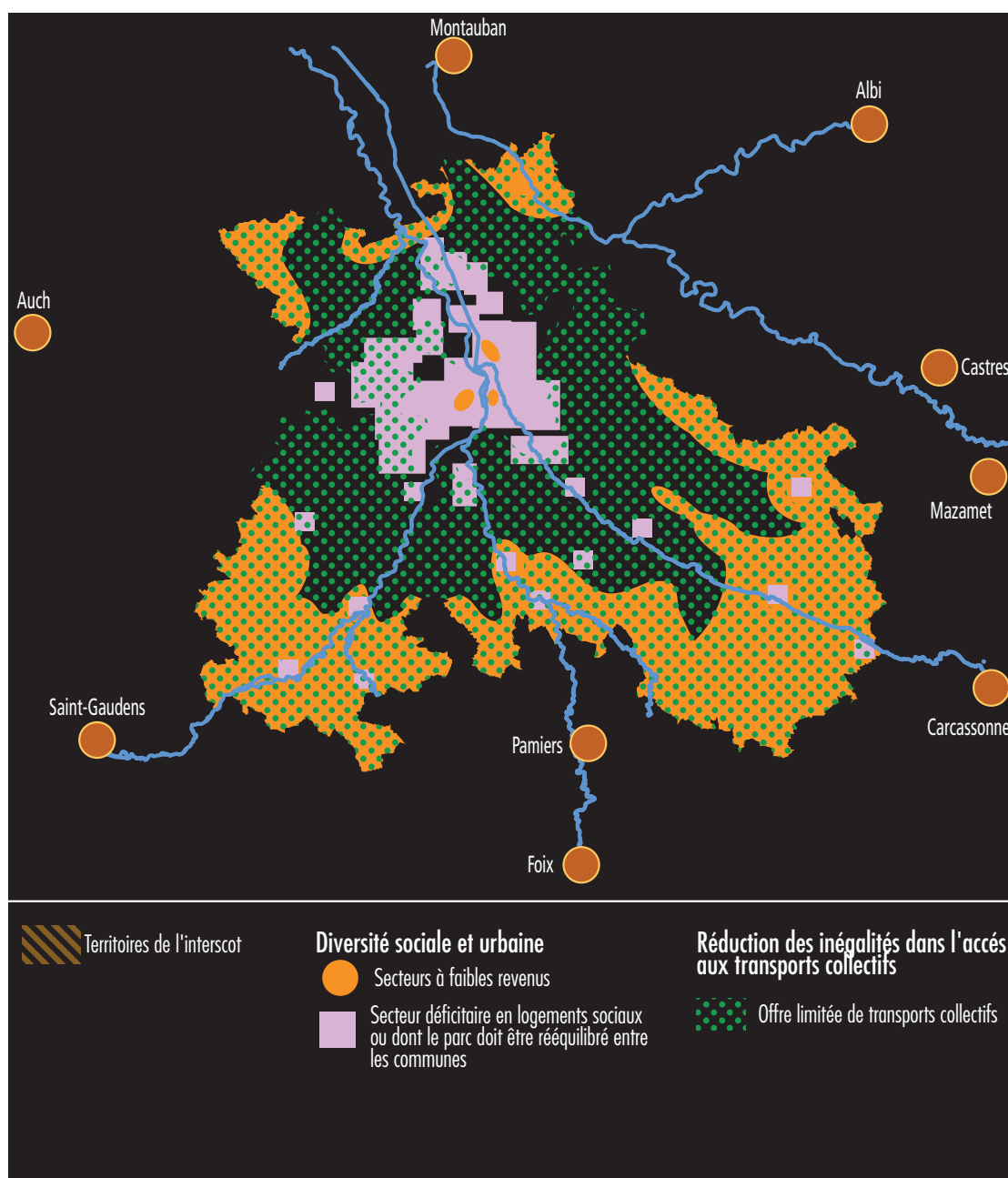
★ Site de pôle de compétitivité

➔ Complémentarité avec les villes moyennes proches

## Le défi de la cohésion sociale

L'aire urbaine de Toulouse, c'est d'abord une grande diversité de populations, mais c'est également une individualisation des rythmes de vie, l'explosion des mobilités. Le défi pour le territoire est alors sa capacité à définir des futurs communs, à valoriser une identité, à organiser des solidarités pour répondre aux besoins en emplois, en logements, en déplacements, en services et équipements, dans un contexte de forte attractivité et d'étalement urbain.

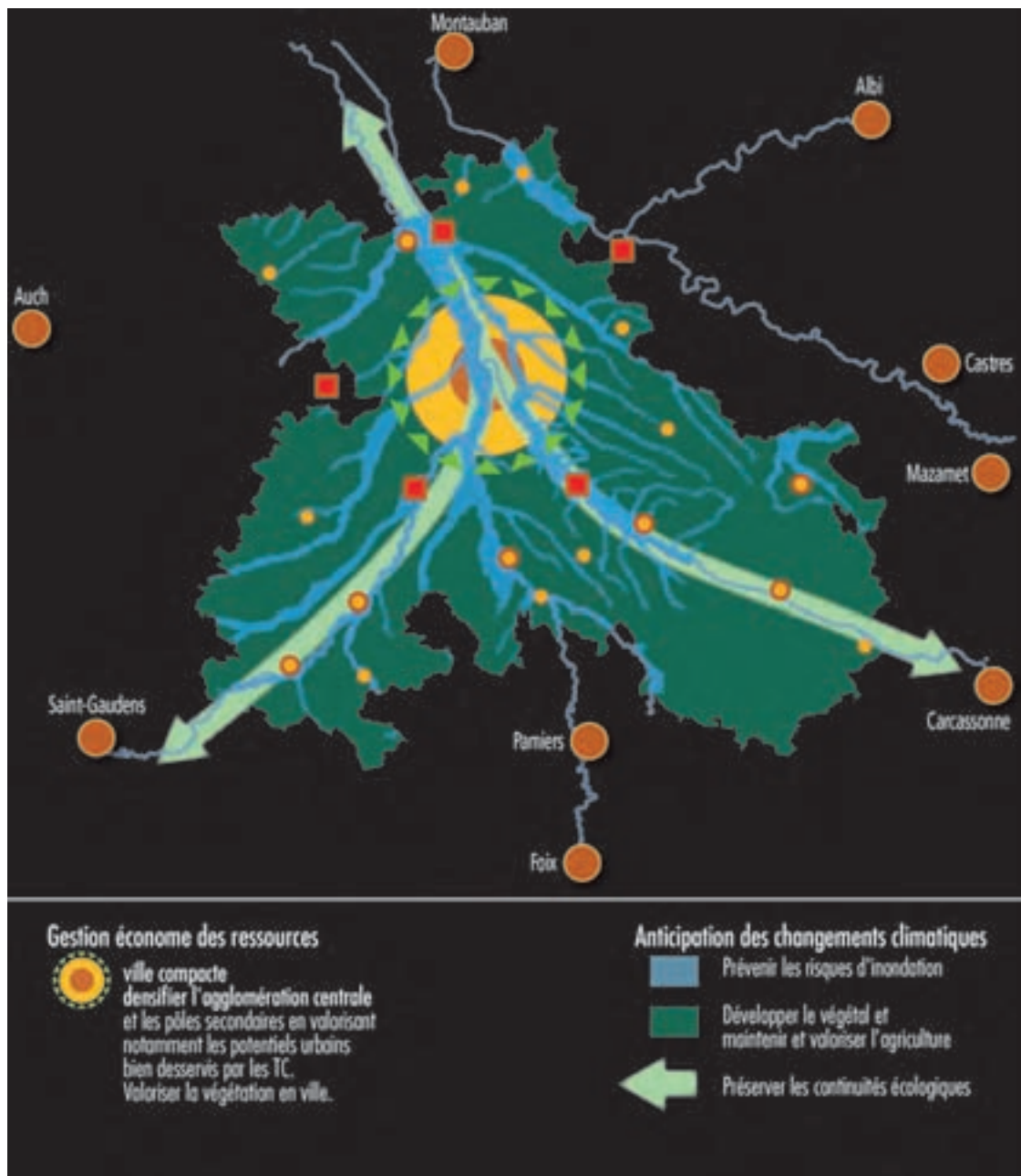
Ce défi pose des enjeux sur la cohésion sociale afin de résorber les phénomènes d'exclusion (spécialisation des territoires) et également sur les solidarités territoriales. La notion de mixité sociale, d'urbanisme de proximité, de bassins de vie quotidienne, de niveaux de service des territoires, mais également d'accès aux équipements et services de centralité, sont au centre de ces problématiques.



## Le défi de la ville maîtrisée

Aménagement du territoire, formes urbaines économes, gestion des déplacements sont au cœur de la problématique du changement climatique et des recommandations du Grenelle de l'Environnement. C'est pourquoi le défi est de revenir à une "Ville Compacte et Économe", maillée de centres urbains clairement identifiés et renforcés dans leurs fonctions. Ces principes de "bonne conduite" permettront de mettre en œuvre et de rendre efficiente des mesures d'anticipation et d'adaptation aux changements climatiques à venir.

L'objectif de gestion économe des ressources s'appuie sur la volonté de définir une limite claire entre l'urbain et les espaces naturels et ruraux, non pas dans un souci de "sanctuarisation" (les espaces doivent demeurer accessibles aux habitants), mais dans un objectif "d'inversion du regard", en bâtissant le projet sur une véritable charpente paysagère et naturelle.



## Des choix stratégiques pour le projet, un cahier des charges commun

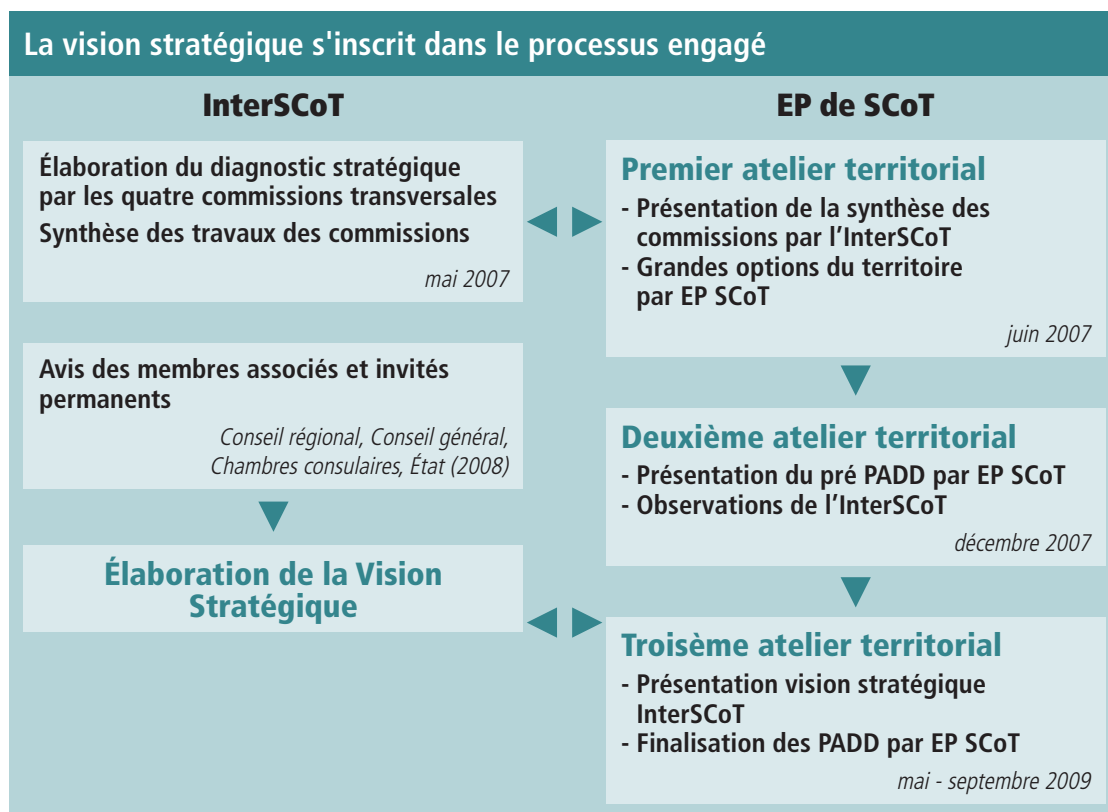
La Vision Stratégique prend en compte les grandes orientations définies dans la Charte InterSCoT adoptée en 2005 « Pour une cohérence territoriale de l'aire urbaine de Toulouse » et notamment le modèle urbain retenu : « Un pôle urbain renforcé, associé à une organisation en réseau de bassins de vie quotidienne périphériques et des villes moyennes proches ».

Elle s'appuie également sur les travaux de l'InterSCoT et des EP de SCoT intervenus depuis, notamment la synthèse des travaux des quatre commissions stratégiques, les documents InterSCoT contributifs aux diagnostics et à l'État Initial de l'Environnement de chaque SCoT.

Les ateliers territoriaux qui se sont tenus en 2007 ont permis de confronter les points de vue entre l'inter-

SCoT et les projets de territoires (pré-PADD), dans une démarche concertée. Le recueil des avis des membres associés et invités permanents a également nourri la réflexion.

Ainsi, la Vision Stratégique InterSCoT résulte d'un processus interactif. Elle ne se substitue pas aux réflexions et décisions propres de chaque établissement public de SCoT, mais elle fixe les éléments fondamentaux de cohérence du projet à l'échelle d'un grand territoire, elle harmonise les processus d'élaboration des documents, en mettant notamment en place un "langage commun". En complément de ces grandes orientations qui seront portées conjointement par l'InterSCoT et chaque SCoT, il appartiendra à chaque territoire de définir son projet et son cahier des charges.



## Des hypothèses d'accueil

### En termes de croissance démographique

Le tableau de la page suivante présente une répartition par SCoT de la croissance entre 2008 et 2030, avec une "hypothèse basse", correspondant à la Charte de l'aire urbaine recalée, et une hypothèse plus élevée correspondant aux capacités d'accueil que les PADD s'engagent à mettre en œuvre.

À ces chiffres, il convient d'ajouter la volonté d'une meilleure répartition avec les villes moyennes de la croissance engendrée par la métropole régionale. Cet objectif est estimé (cf Charte InterSCoT) à environ 50 ou 60 000 habitants supplémentaires attendus dans les villes proches, en supplément de la croissance qu'elles pourraient connaître du fait de leur propre attractivité. Ces chiffres ne constituent pas en soi des objectifs à atteindre, la croissance démographique d'un territoire étant, par nature, difficile à prévoir. Ils fixent cependant, dans le cadre d'élaboration des SCoT ainsi que le préconise la loi SRU, de grandes enveloppes permettant de définir les besoins et les capacités d'accueil à prévoir dans les documents de planification et d'urbanisme : logement, emploi, équipements et services, prélèvements fonciers, ressources naturelles...

Dans le cadre de la mise en œuvre des SCoT, un retour sur ces hypothèses serait à envisager si des éléments fondamentaux venaient à en être modifiés (baisse de l'attractivité en particulier). En termes de planification, l'enjeu réside d'abord dans les principes de répartition de la croissance (objectif de polarisation) et dans la maîtrise de ses effets, notamment sur l'environnement (réduction des impacts).

L'objectif d'accueil retenu répond aux principes suivants de polarisation :

- le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine devrait accueillir de l'ordre de 80 % de la croissance démographique, en renforçant l'urbanisation dans les secteurs les plus capables, aux abords des infrastructures de transport en commun, des services et équipements, en optimisant le recours à des extensions urbaines (densités) et en encourageant le renouvellement urbain,

- dans les SCoT périurbains, les pôles d'équilibre identifiés, lieux d'interconnexion avec le réseau de transport en commun, devraient accueillir de l'ordre de 50 % de la croissance démographique, le solde se répartissant pour 25 % sur les pôles de services complémentaires et pour 25 % sur les autres communes (principe de développement mesuré).

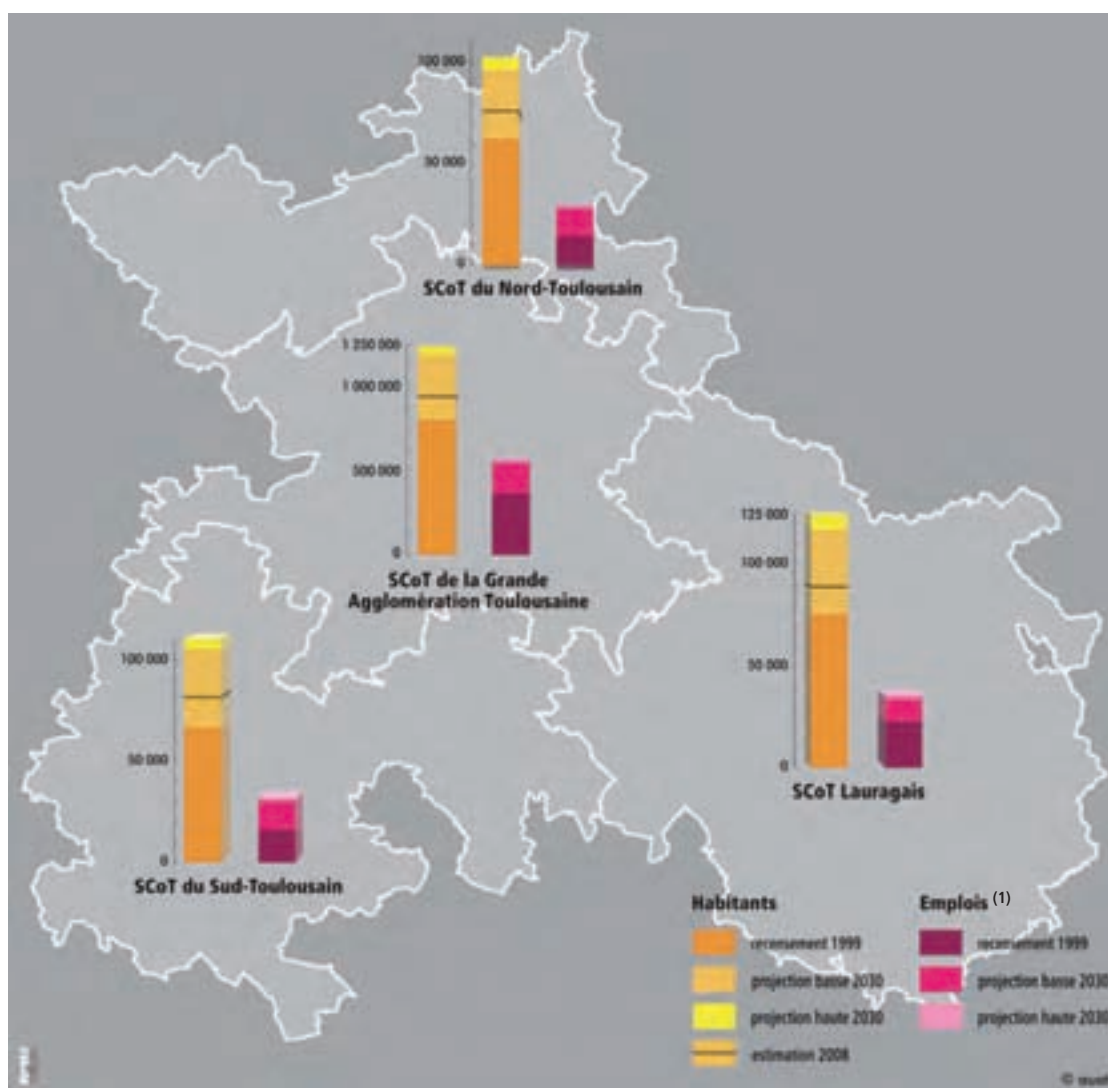
Les objectifs d'équilibre emplois-habitants demeurent ceux de la Charte InterSCoT, soit un maintien global du taux observé dans le pôle central, et un rapport de 3 à 3,5 habitants pour un emploi dans les territoires périurbains.

### En termes d'offre de logements nécessaires

#### Un objectif de production volontariste de 10 700 à 12 700 logements par an

Selon les hypothèses retenues, il s'agit de se préparer à loger environ 1,5 million d'habitants en 2030 sur l'ensemble du périmètre de l'InterSCoT. Dans cette perspective, les besoins en logements supplémentaires sont estimés entre 270 à 300 000 logements supplémentaires sur la période 2008–2030 (selon deux évolutions possibles de la taille moyenne des ménages), soit un accroissement annuel moyen de 11 000 à 14 000 logements par an. Ces estimations correspondent aux besoins générés par l'accueil de près de 390 000 habitants supplémentaires (hypothèse d'une croissance accentuée), mais aussi évidemment aux besoins générés par la diminution de la taille moyenne des ménages actuels, par le nécessaire renouvellement du parc de logements et les objectifs de fluidité du marché.

Les besoins estimés sont supérieurs au rythme actuel de production (en moyenne 10 000 logements mis en chantier par an sur le périmètre de l'InterSCoT de 1999 à 2005), mettant en évidence l'enjeu du renforcement de la construction sur le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine.



Evolution de la population	1999	2008 <sup>(2)</sup>	Croissance 2008 - 2030		2030
			Hypothèse basse <sup>(3)</sup>	Hypothèse d'accueil des PADD <sup>(4)</sup>	
SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine	802 000	927 000	+ 250 000	+ 300 000	1 177 000 à 1 227 000
SCoT Nord Toulousain <sup>(5)</sup>	62 000	82 000	+ 21 000	+ 35 000	103 000 à 117 000
SCoT Pays du Sud Toulousain <sup>(6)</sup>	67 000	85 000	+ 24 000	+ 30 000	109 000 à 115 000
SCoT Lauragais <sup>(7)</sup>	76 000	90 000	+ 27 000	+ 38 000	117 000 à 128 000
InterSCoT	1 007 000	1 184 000	+ 322 000	+ 403 000	1 506 000 à 1 587 000

(1) Les hypothèses d'évolution de l'emploi affichées dans la carte correspondent aux objectifs fixés par la Charte interSCoT, soit un équilibre à 2,2 habitants pour un emploi dans le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine et un rapport de 3 à 3,5 habitants pour un emploi à atteindre dans les territoires périurbains.

(2) Estimation recalée avec les résultats du recensement de la population de 2007.

(3) selon hypothèse « croissance Charte recalée » du document inter SCoT contributif aux diagnostics.

(4) Objectifs en terme de capacité d'accueil inscrits dans les PADD, éventuellement recalés sur la période 2008-2030.

(5) PADD : capacité d'accueil de +35 000 habitants de 2008 à 2030, dont la moitié d'ici 2020.

(6) PADD : capacité d'accueil de +25 000 habitants entre 2010 et 2030.

(7) PADD : capacité d'accueil de +47 000 habitants de 2006 (dernier recensement) à 2030, recalé à +38 000 habitants de 2008 à 2030.

### **Un besoin quantitatif mais aussi une exigence qualitative**

Aujourd'hui, dans un contexte de crise du logement, un besoin de diversification de l'offre d'habitat est ressenti sur les territoires. Cela porte notamment sur le renforcement d'une offre locative sociale pour mieux répondre à la diversité de besoins, maintenir la fluidité des marchés et rattraper le retard pris au regard des exigences de mixité sociale de la loi SRU sur le pôle urbain.

Il s'agit de renforcer toutes les catégories de locatif social, du logement ordinaire au logement d'insertion et au logement intermédiaire, pour répondre à la diversité croissante des demandeurs. Pour ne pas aggraver les déficits actuels en logement locatif social et pour accompagner le développement, il faudra produire :

- dans le pôle urbain : un minimum de 30 à 35 % de logements sociaux,
- sur les territoires périurbains : un minimum de 20 % de logements sociaux dans les pôles d'équilibre et les centralités sectorielles.

La question du logement abordable est également perçue comme un besoin qualitatif sur le pôle urbain afin de maintenir une offre accessible aux primo-accédants, jeunes et moins jeunes.





## PARTIE 2

# Des objectifs stratégiques pour les politiques publiques



## Pour répondre aux besoins des habitants, construire des territoires à vivre

### Répondre aux besoins en logements

Avec un accroissement du nombre de ménages beaucoup plus rapide que celui de la population, la demande en logements ne cesse de croître dans l'aire urbaine. Attractivité du territoire, dynamisme du pôle économique et de formation, mais aussi évolution des modes de vie (formation du couple plus tardive, séparations plus fréquentes, multiplication des familles recomposées ou monoparentales, vieillissement de la population...), tous les facteurs concourent à augmenter les besoins en logements.

Si l'enjeu quantitatif est un défi réel, les aspects qualitatifs n'en sont pas moins prégnants pour répondre à la diversité des besoins. Ainsi, tandis que l'arrivée d'étudiants et de jeunes actifs contribue à soutenir une demande en petits logements, dans le même temps le besoin en grands logements (natalité, familles recomposées...) perdure. L'accessibilité de l'offre est également en question : confrontée au renchérissement considérable des coûts, une partie de la population, principalement des jeunes ménages et des primo-accédants, est contrainte de se loger de plus en plus loin, obligeant les communes qui les accueillent à s'engager dans une "course" aux équipements et aux services. La réponse à une grande variété de besoins en logements dans un environnement urbain de qualité constitue un facteur essentiel de l'attractivité métropolitaine.

### Des politiques ambitieuses de logements : construire plus, mieux, et pas n'importe où

Pour accueillir la population, préserver une fluidité du marché du logement et permettre le renouvellement du parc, il sera nécessaire de construire 11 000 à 14 000 logements par an, soit environ 25 % de plus qu'aujourd'hui (1999-2005).

Cet effort de construction concerne tous les territoires de l'InterSCoT. Si la Grande Agglomération Toulousaine porte une responsabilité majeure dans l'engagement d'un effort de construction au moment où s'achè-

vent les grandes opérations publiques précédemment engagées, une politique du logement ambitieuse doit également être mise en œuvre sur les SCoT périphériques. Cela suppose de :

- mobiliser le foncier (anticipation foncière, production de foncier constructible pour les promoteurs privés et publics) sur les territoires stratégiques,
- multiplier et programmer les opérations urbaines de type ZAC, sur le court, moyen et long terme,
- réduire le temps de mise en œuvre de l'action publique.

Le choix d'un développement plus économe permet de préciser les orientations spécifiques aux différents espaces de l'InterSCoT :

- Sur les centralités urbaines (Blagnac, Colomiers...) comme sur les pôles d'équilibre périurbains (Carbonne, Auterive...), il s'agit d'optimiser le foncier sur les secteurs bien desservis et équipés, en extension mais aussi en renouvellement. En effet, le territoire déjà urbanisé constitue un potentiel pour la réalisation de nouveaux logements, souvent sous-estimé, d'autant plus important et stratégique qu'il s'agit de lieux déjà dotés en équipements et services et desservis par les transports en commun. L'enjeu du renforcement de la maîtrise publique du renouvellement urbain, aussi bien en diffus que sur des quartiers plus vastes, peut dès lors être posé.
- Ailleurs, la construction de logements va concerner des espaces en extension des secteurs bâtis. La cohérence de ce développement avec la préservation d'une activité agricole pérenne constitue un défi pour l'aire urbaine toulousaine. L'urbanisation devra y être mesurée et maîtrisée.
- Ces enjeux supposent :
- de favoriser le renouvellement urbain sur le cœur d'agglomération et les polarités du périurbain,
- d'engager une indispensable densification,
- de mobiliser les acteurs au service du projet urbain, avec une cohérence entre les politiques publiques (contrats d'axe, programmation des équipements...),

- d'introduire une notion de développement mesuré dans les documents d'urbanisme communaux des communes du périurbain, hors pôle d'équilibre ou de service.

### **Un développement polarisé**

La construction de nouveaux logements doit contribuer à accueillir les habitants préférentiellement sur les territoires qui disposent d'une offre de bon niveau en matière d'équipements et services, notamment en transport en commun.

Les politiques du logement qui seront portées par les territoires vont ainsi contribuer à mettre en œuvre les orientations de la Charte de l'Aire Urbaine en matière de polarisation du développement :

- sur le cœur d'agglomération, un accueil prioritaire de la population nouvelle dans les zones les mieux desservies et équipées :
  - + 90 000 habitants au minimum sur la ville-centre,
  - + 210 000 habitants sur les autres communes du SCoT central dont 70 à 80 % dans la "Ville intense" (centralités sectorielles, centres urbains du cœur d'agglomération, communes concernées par un axe TCSP ou une desserte ferrée cadencée),
- sur les SCoT périphériques : 20 % de la croissance démographique de l'InterSCoT, dont 50 % sur les pôles d'équilibre situés au centre des bassins de vie et sur les axes majeurs des infrastructures de transports (fer et route).

### **Une politique de diversité du logement : accroître l'offre de logements locatifs sociaux et de logements abordables**

Dans un contexte où le logement représente une part croissante dans le revenu des ménages, où les choix résidentiels contraints contribuent à aggraver les conditions de vie et à accroître la précarité des ménages, où l'accès au logement social représente la première marche pour une intégration dans la société, la cohésion sociale est en jeu.

Concurrence entre les classes sociales pour l'accès au logement, éviction accentuée des couches populaires

au profit des plus aisés, développement de stratégies "d'entre soi" de la part des populations les plus favorisées, exclusion des plus pauvres confinés dans certains quartiers, la fragmentation sociale s'accroît, d'autant que le parc de logements reste très spécialisé sur certains espaces urbains et périurbains. Les ménages les plus modestes, mais désormais aussi de nombreuses catégories intermédiaires, fragilisés par l'évolution inflationniste des loyers et des prix de l'immobilier, ne trouvent pas de logement à proximité de leur emploi, en locatif comme en accession.

La construction diversifiée de logements constitue pourtant un atout majeur d'une métropole attractive. Elle permet de répondre à l'ensemble des besoins des habitants, actuels ou futurs, jeunes ou vieux, pauvres ou de revenus aisés, et conditionne les mobilités résidentielles des ménages. Elle passe par une régulation publique et la mise en œuvre d'une politique de diversité du logement, car le marché seul ne permet pas de répondre à l'ensemble des besoins.

Cette construction diversifiée doit porter sur les deux segments : le locatif social et l'accession abordable. Le développement du locatif social vise à la fois à rattraper le retard de l'offre locative sociale et à accompagner le développement résidentiel. De façon prioritaire, il concerne les centralités du cœur d'agglomération et les polarités périurbaines. Dans le même temps sur ces espaces, la constitution d'une offre de logements abordables est indispensable pour que les ménages puissent continuer à se loger à proximité des lieux bien équipés, quels que soient leurs revenus. Une partie de la construction doit s'y faire à des niveaux de prix compatibles avec les revenus des ménages, notamment ceux des primo-accédants.

Pour développer le "vivre ensemble", cela suppose de :

- renforcer l'offre locative sociale très sociale sur les centralités et les polarités : logements spécifiques dans le neuf et en acquisition-amélioration, logements insérés dans les programmes neufs, centres d'hébergement et de réinsertion sociale, résidences sociales,
- renforcer l'offre locative sociale (PLUS),
- développer l'offre intermédiaire sur le pôle urbain (PLS),

- produire du logement abordable (PSLA, prix maîtrisés) pour les primo-accédants (modulation des charges foncières, multiplication des opérations publiques, charte du logement abordable, opérations exemplaires notamment en lien avec des projets d'éco-quartiers, impact maîtrisé des normes environnementales),
- faciliter l'accès à la propriété des primo-accédants (abondements locaux, création d'un fond pour le logement abordable avec des exigences de développement durable),
- favoriser l'adaptation des logements au vieillissement.

## Créer des territoires à vivre

### Une logique de proximité

Face à l'accroissement du coût des déplacements automobiles, une nouvelle façon de concevoir la ville s'impose. Les habitants recherchent des quartiers leur offrant commerces, équipements (notamment scolaires pour les familles), services (santé en particulier pour les personnes âgées), accessibilité aux transports en commun, parcs et espaces verts. Il est désormais urgent d'organiser une croissance urbaine durable, qui concilie l'aspiration des habitants à un environnement de qualité et un accès facile aux services essentiels et aux transports publics.

La ville "des proximités", c'est fabriquer des lieux de vie pour répondre aux besoins du quotidien, en s'appuyant sur des pratiques sociales et des réalités vécues.

L'espace de proximité organise effectivement l'essentiel de la vie des habitants : ils consomment majoritairement à proximité de leur lieu d'habitat et ces déplacements organisent des bassins de consommation ; ils se déplacent au quotidien entre leur domicile et leur lieu d'emploi ou d'études et greffent sur ces trajets une grande partie des autres déplacements ; ces flux dessinent des bassins de mobilité concentrant la majorité des déplacements des habitants du secteur. L'espace de proximité s'appuie également sur un maillage commercial hiérarchisé, avec les produits de première nécessité ou d'achats hebdomadaires ou occasionnels (bricolage, jardinage,

petit électroménager...) dans les pôles intermédiaires, notamment en périurbain. Ce maillage fin du territoire vise à rapprocher l'offre de la consommation courante, tandis que les achats exceptionnels sont plus dépendants d'une zone de chalandise dense en population et en emplois, présente sur le pôle urbain.

La ville "des proximités" organise un espace urbain polarisé autour de villes qui disposent d'une offre différenciée et hiérarchisée d'équipements et services majeurs, dont la desserte en transports en commun permet une accessibilité à tous. Cet urbanisme de proximité permet de limiter les déplacements en voiture et de favoriser une gestion plus durable des territoires. Cela implique :

- de renforcer le développement urbain sur les centralités et polarités (recentrer la ville sur elle-même, polariser le développement de bassins de vie),
- de faire le choix d'une certaine intensité urbaine : densité et mixité des fonctions (quartiers mixtes), nouveaux quartiers autour des gares (Carbonne, Ferrié-Palarin à Portet-sur-Garonne...),
- de faire le choix d'une mixité de fonctions en autorisant l'installation d'activités économiques (commerces et services notamment) dans les quartiers à dominante d'habitat, à condition que ces activités ne soient pas nuisantes pour les habitants,
- d'encourager le développement des activités commerciales et artisanales dans les quartiers et les pôles en assurant un environnement et un confort urbain favorable à l'implantation d'activités : espaces publics de qualité, requalification résidentielle, réhabilitation des logements vacants, transports publics performants, pôles d'échanges,
- de mettre en œuvre une politique d'urbanisme commercial compatible avec la structuration du territoire en bassins de vie, permettant de modérer l'évasion commerciale,
- de rendre cohérent l'implantation des équipements et services avec les choix d'urbanisme.

### Une logique d'accessibilité

Il s'agit de localiser prioritairement le développement urbain résidentiel et les pôles d'emplois, notamment tertiaires, dans les secteurs situés à proximité des axes de Transports en Commun en Site Propre (métro, tram),

puis ensuite dans un périmètre plus large où le rabattement par d'autres modes est pertinent.

Ces zones d'influence des transports en commun et des gares définissent des sites stratégiques d'accueil du développement urbain, susceptibles de développer des intensités urbaines et recevoir des densités importantes d'individus par hectare (résidentiel et emploi). L'objectif est d'arriver à y accueillir une plus grande densité de population, afin de mieux répondre aux besoins des habitants mais aussi de justifier la réalisation des infrastructures de transports en commun performant. Les transports en commun deviennent un levier de structuration des territoires pour faciliter l'accès aux services ; ils organisent la ville des proximités, la ville des "courtes distances", la Ville intense.

A l'inverse, le niveau de desserte en transports en commun des territoires peu denses justifie les choix de développement urbain mesuré, avec une densité peu élevée.

Pour cela, il s'agira d'organiser :

- un développement urbain futur avec des intensités moyennes à fortes selon la qualité de la desserte en transports en commun et la proximité des équipements et services ; qu'il s'agisse de secteurs mixtes habitat-emplois ou de zones d'emplois,
- un développement urbain futur avec des intensités faibles à proximité des centres bourgs non desservis par les transports en commun,
- un développement urbain futur limité sur les espaces les plus éloignés des centres de village et non desservis par des transports en commun.



## Lutter contre les inégalités territoriales

La ville est aussi le lieu de l'échange social, de la rencontre de l'autre, de l'exercice du "vivre avec", du brassage social. Cette capacité des territoires à se doter de futurs communs passe par l'accès aux fonctions majeures et aux grands équipements pour chaque citoyen : il s'agit de mettre en œuvre un droit à la ville pour tous. Cela concerne la dotation des territoires en équipements, l'aménagement des espaces publics, l'engagement de politiques sportives et culturelles, d'événements collectifs qui valorisent le capital humain de la diversité sociale.

## Une logique de cohésion sociale des territoires: lutter contre la "ghettoisation"

Le développement de l'aire urbaine de Toulouse a laissé se constituer des territoires qui, aujourd'hui, concentrent des populations pauvres, voire très pauvres, "assignées à résidence" et sans autre choix résidentiel. Si une partie de la réponse à cet héritage passe par le développement sur l'ensemble des territoires d'une offre diversifiée de logements, la gestion des quartiers d'habitat social requiert également un renouvellement urbain pour mettre en œuvre un futur possible.

La lutte contre les inégalités territoriales passe aussi par l'organisation d'une offre d'équipements et d'un niveau de service équivalent sur l'ensemble des bassins de vie et le rejet de la spécialisation des territoires (lotissements, résidences fermées...).

Cela implique de :

- faire de la réussite du Grand Projet de Ville un enjeu pour l'ensemble de l'aire urbaine,
- renouveler et développer l'offre de logements sur les quartiers,
- mener un urbanisme de proximité avec l'organisation d'une offre de services équivalente sur les bassins de vie.

### **Une reconquête des territoires dévalorisés, fragilisés et/ou mono fonctionnels : recréer de la "valeur"**

Autre héritage du passé, les friches et les secteurs en déshérence, créés par les évolutions de la Ville et la mutation des fonctions assurées un moment par ces espaces.

Différents types d'espaces sont concernés :

- des secteurs urbains à vocation économique ancienne : zones commerciales obsolètes, zones d'activités en déshérence après l'abandon de leur vocation initiale ou leur départ vers des espaces mieux situés au regard de l'organisation urbaine actuelle, emprises SNCF désaffectées,
- des ensembles d'habitat le plus souvent collectifs, parfois des lotissements anciens, dont l'entretien n'est plus assuré, jusqu'à parfois poser des questions de sécurité, et qui accueillent une population souvent en difficulté économique ou sociale,
- des centres historiques abandonnés, désertés, notamment dans la couronne périurbaine, mais aussi parfois dans des quartiers anciens du cœur d'agglomération.

Sur tous ces espaces aujourd'hui fragilisés ou dévalorisés, parfois monofonctionnels, quelle que soit leur échelle, il convient de recréer de la valeur, de redonner envie d'investir, de revenir. Il s'agit aujourd'hui de recréer de la ville dans les zones dégradées, par la mutabilité des espaces, par la reconversion ou le renouvellement urbain, par une réhabilitation du bâti et des espaces publics, par la mise à niveau de l'offre d'équipements et de services, enfin par l'accompagnement des acteurs. Enfin, il sera nécessaire d'accompagner la valorisation du patrimoine ancien dans les centres bourgs afin de répondre à la demande locative sociale qui s'y exprime.

### **Une qualité urbaine durable**

Si l'engagement d'actions curatives se justifie sur les espaces les plus dévalorisés, la promotion des principes fondamentaux de l'aménagement urbain permettra d'éviter que ne se reconstituent des secteurs en déshérence : mixité et diversité, proximité, accessibilité au plus grand nombre, gestion économe de l'espace. L'aménagement doit être pensé "global", en prenant en compte les éléments d'identité, mais aussi en anticipant, en faisant le choix d'une sobriété énergétique (polarisation, mixité, densité, offre multimodale...) :

- HQE, éco-villes, éco-quartiers,
- gestion économe (sol, matériaux, cycle de l'eau, déchets, reconversions...).



## Accueillir, conforter l'activité économique et l'emploi

Un grand défi est posé aux territoires de l'InterSCoT : développer l'attractivité et la compétitivité métropolitaine, tout en améliorant la répartition géographique des activités et en garantissant aux habitants l'accès à la formation et à l'emploi.

### **Un objectif prioritaire, améliorer les équilibres habitants-emploi et l'autonomie des territoires**

La Charte InterSCoT a posé un principe fort : rapprocher l'emploi des habitants. La dépendance des territoires, l'hyperconcentration des fonctions, les temps perdus dans les déplacements, la congestion des voiries... constituent en effet autant de facteurs contraires au développement durable.

Ainsi, à travers la mise en œuvre des SCoT, il s'agira :

- d'accompagner les stratégies de développement économique, en particulier les pôles de compétitivité, en organisant les conditions d'accueil et de développement des entreprises, le fonctionnement "fluide" du territoire pour un accès aux ressources,
- d'élaborer un "nouveau modèle de développement économique" entre le centre et la périphérie, pour accompagner le desserrement des activités et consolider les interventions des territoires (ressources nouvelles),
- de renforcer la qualité de l'offre urbaine (habitat, cadre de vie, culture, identité, gouvernance...) afin de renforcer l'attractivité des territoires,
- de coordonner les politiques publiques, sur des objectifs stratégiques définis collectivement, au service d'une mutualisation des moyens.

### **Un engagement réciproque, à décliner dans les politiques publiques**

L'objectif partagé d'un meilleur équilibre habitat-emploi, engage les territoires de l'InterSCoT sur une convergence d'orientations :

- le cœur d'agglomération (SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine) concentre une grande partie des activités économiques. Il porte de ce fait une responsabilité particulière dans la mise en œuvre d'un nouveau modèle de développement économique et dans l'accompagnement du desserrement des activités. Il s'engage dans son projet de SCoT à un développement mesuré des capacités d'accueil pour l'activité économique (renoncements ou ouvertures différés de zones), en favorisant l'accueil d'habitants sur son territoire,
- Les SCoT périurbains sont confrontés à une forte pression démographique et à un fort déficit d'emplois. Améliorer cette situation constitue une priorité absolue. Il s'agira de faire émerger (ou de conforter) de grands projets économiques intercommunaux fortement soutenus par le cœur d'agglomération et les grandes collectivités. Les territoires périurbains s'engagent en retour à maîtriser l'accueil des habitants, au regard des possibilités de renforcement de l'emploi.

Dans cet objectif, un développement équilibré de l'activité économique sera recherché :

- en favorisant la création d'activités productives s'appuyant sur des potentialités et compétences locales ou importées,
- en confortant l'économie de proximité (services publics et privés, artisanat, commerce...), afin d'assurer aux habitants le niveau et la qualité de service nécessaire à l'autonomie des bassins de vie. Les centralités de la Grande Agglomération Toulousaine et les pôles d'équilibre périurbains ont ainsi vocation à devenir d'importants pôles de service.



## Quatre orientations pour traduire dans les SCoT un nouveau modèle de développement économique "centre-périphérie"

Mondialisation / volatilité des localisations / concurrence des territoires	➔	Qualité de l'offre urbaine, qualité de vie, cohésion sociale
Vers une économie de la connaissance	➔	Innovation, pôles de compétitivité, créativité, enjeu de qualification des actifs
Tertiarisation de l'économie	➔	Offre des territoires en services aux entreprises
Nouveaux besoins des populations, enjeux environnementaux	➔	Services à la personne, activités environnementales, éco construction, agro-ressources

La démarche prospective menée par l'InterSCoT<sup>(2)</sup> a mis en avant la nécessité de transformer les mutations économiques à venir en opportunités :

Ces enjeux se déclinent en quatre grandes orientations pour les politiques publiques. Le parti d'aménagement, exposé dans la troisième partie, traduit ces orientations dans une vision stratégique du devenir des territoires.

### Accroître la compétitivité économique et diversifier les compétences

Développer une politique de "spécification" plutôt qu'une logique de "spécialisation", passe par une diversification économique et un développement des technologies transversales, comme par exemple les systèmes embarqués. Dans cet objectif, l'InterSCoT inscrit l'accompagnement des pôles de compétitivité dans ses orientations stratégiques : valorisation et intégration des sites-support, mais également diffusion des effets des pôles sur des territoires plus larges. Ainsi, le Lauragais et le Pays du Sud Toulousain ont fait acte de candidature pour le pôle AgriMip Innovation. Les sites support de production y seront installés préférentiellement.

Les grands sites métropolitains (entreprises-clefs, centres de recherche et d'enseignement, quartier d'affaires, pôles d'accueil et de congrès...) situés sur un axe Nord-Ouest – Sud-Est dans le cœur d'agglomération

constituent des atouts forts qu'il s'agit de conforter, de rendre accessibles et de mettre en réseau.

Ce "système métropolitain" a également vocation à s'ancrer dans les villes moyennes proches (Montauban, Albi, Castres–Mazamet, Auch...), en cherchant, à l'instar des autres grandes métropoles, à bâtir de véritables complémentarités (activité économique, équipements et services, accueil démographique...).

Il s'agira également pour les politiques publiques d'accompagner les secteurs en émergence porteurs d'innovation et de diversification des emplois, notamment en niveaux de qualification, comme les éco-industries, la logistique, les services aux personnes, la culture, le tourisme...

### Se saisir de l'opportunité du desserrement des activités

Un desserrement des activités économiques est déjà engagé et constitue une opportunité : la pression foncière en cœur d'agglomération entraîne une re-localisation des entreprises à faible valeur ajoutée et "spacivores", mais également d'activités industrielles et de service recherchant la proximité des donneurs d'ordre ou de meilleures conditions d'exercice de leur profession.

(2) Cf séminaire prospectif de l'InterSCoT

Ce mouvement a porté jusqu'à présent principalement sur les communes de la première couronne (Blagnac, Colomiers, Labège...) et plus ponctuellement sur des communes plus éloignées, à proximité des grands axes de circulation.

C'est pourquoi, le rééquilibrage des activités économiques doit reposer sur des actions volontaristes.

Pour aboutir à des préconisations précises dans les SCoT, la réflexion devra porter sur :

- les activités qui nécessitent un maintien (total ou partiel) de leur activité dans le cœur d'agglomération (accès aux fonctions métropolitaines),
- l'accompagnement des entreprises qui veulent se re-localiser ou se desserrer (création d'un nouvel établissement), en prenant en compte leurs besoins et attentes vis-à-vis des territoires,
- les conditions spécifiques d'implantation de l'artisanat, du commerce de proximité, et des TPE en général (locaux, intégration dans des quartiers mixtes, services...).

### **Construire des projets de développement qualitatifs pour renforcer l'attractivité des territoires**

Pour favoriser le développement économique local et répondre aux attentes des entreprises, l'objectif est de sortir des logiques de coûts faibles, de concurrence entre territoires, au profit d'une logique de projet. Il s'agit d'offrir à la fois un accès aux ressources spécifiques d'une grande agglomération (services aux entreprises, grandes infrastructures...) et de garantir

une offre urbaine locale de qualité (services à la population, logements, cadre de vie, dessertes...).

Ainsi chaque grand territoire de vie devra être doté d'au moins un grand projet de développement économique. A l'image d'Eurocentre au Nord, ces zones économiques concentreront des moyens importants et seront porteuses d'une grande ambition (vocation économique, qualité des aménagements et des services, normes environnementales, impacts sur les paysages...).

Ces projets s'appuieront sur une coopération intercommunale renouvelée "à la bonne échelle", ainsi que sur le soutien des grandes collectivités.

L'InterSCoT propose ainsi la définition d'une hiérarchie des sites (polarisation du développement) et une concentration des moyens :

- des territoires "moteurs du développement économique métropolitain" situés dans le cœur d'agglomération, qui accueillent les grands pôles d'activité et de recherche, les quartiers d'affaires, les sites de congrès,
- des sites-relais de développement, à l'échelle des grands bassins de vie périurbains, en articulation avec le cœur d'agglomération, bien ciblés et intégrés dans des schémas économiques territoriaux,
- des zones d'activité dédiées aux activités plus courantes (artisanat, commerce), constituant des zones de respiration locale qui garantissent une proximité et un maintien des activités économiques existantes.

Dans ce cadre, le développement de grands projets économiques, souvent à dominante logistique, au pourtour immédiat de l'InterSCoT (zones d'activité de Montbartier, de Saint-Sulpice-sur-Tarn, de Saverdun-Pamiers, de L'Isle-Jourdain et de la RN 124...) ou dans les villes moyennes, seront à prendre en compte lors de l'établissement des projets économiques des SCoT.

### Respecter les impératifs d'aménagement durable du territoire

Les conditions d'efficacité économique et de cohésion sociale, les objectifs environnementaux de réduction des Gaz à Effet de Serre font que la stratégie en matière d'implantation des activités économiques doit retenir également les principes de polarisation, de mixité fonctionnelle, de ville compacte et de gestion économe des ressources.

Ainsi, il s'agira de lutter, chaque fois que cela est possible, contre la spécialisation économique et sociale des espaces, en construisant des territoires diversifiés et mixtes, porteurs des grands sites d'activité, mais également des fonctions associées qui leur sont nécessaires (diversité des logements, équipements et services, transport...).

Dans un objectif d'économie des ressources, la priorité devrait être donnée à l'existant : constitution de quartiers mixtes dans l'urbain (en extension ou intensification, nouveaux quartiers-gares), et dans le périurbain (pôles d'équilibre mixant les fonctions et les formes urbaines, nouvelles villes-gares).

Les SCoT devront également inscrire des préconisations en matière de gestion des risques industriels et technologiques. Plus largement, il s'agira de réduire les impacts de l'activité économique sur l'environnement et les territoires, en intégrant la gestion des ressources (aval) et des déchets (amont) dans les critères d'évaluation des projets économiques, en favorisant clairement les circuits courts de distribution (produits alimentaires issus de l'agriculture périurbaine, par exemple) et en étant particulièrement vigilants sur les impacts environnementaux (Gaz à Effet de Serre, énergie, risques...). Enfin, les paysages peuvent être durablement affectés par des implantations désordonnées ou des bâtiments sans qualité. A travers diverses procédures (cahiers de recommandations, normes HQE...) les collectivités peuvent maîtriser ces impacts.

*"tissu économique / tissu mixte" - Andromède à Beauzelle*



## Renforcer l'accessibilité, organiser les échanges

### **Une accessibilité externe de l'aire urbaine au service du développement**

Dans un contexte de forte croissance urbaine et économique de l'aire urbaine, il est indispensable de maintenir voire d'améliorer l'accessibilité à la métropole toulousaine pour accompagner et soutenir le développement économique.

Il s'agit en premier lieu de développer l'accessibilité ferroviaire, le mode ferroviaire étant le plus apte à contribuer à la baisse des émissions de Gaz à Effet de Serre tout en améliorant l'accessibilité de Toulouse. L'arrivée de la LGV Toulouse-Bordeaux et l'adaptation de la gare pour accueillir un doublement du trafic passager sont la première étape d'une amélioration significative de l'accessibilité ferroviaire de la métropole toulousaine, particulièrement vers Paris. La nouvelle gare Matabiau devra être bien desservie par les réseaux de transports collectifs aussi bien ferroviaires qu'urbains, avec une exigence élevée sur l'offre de services intermodaux. L'articulation des dessertes LGV avec le cadencement régional participe de cet objectif. Les SCoT devront ainsi intégrer l'arrivée de la LGV jusqu'à Toulouse, tenir compte des projets de gares proches de l'InterSCoT et intégrer l'évolution prévisible du cadencement sur l'axe Toulouse-Montauban.

Une deuxième étape est la perspective de raccordement de Toulouse au réseau de LGV de l'arc méditerranéen, qui donnera accès à l'Espagne, l'Europe du Sud, voire Lyon et l'Europe de l'Est. C'est pourquoi les SCoT devront se positionner pour une liaison LGV Toulouse-Narbonne et anticiper sa création.

Enfin, dans un contexte de très forte croissance des flux de marchandises entre l'Espagne et le reste de l'Europe, une veille sur les projets de traversée des Pyrénées devra être maintenue, ainsi que ses conséquences sur le fonctionnement de l'étoile ferroviaire toulousaine, justifiant un contournement ferroviaire le cas échéant.

Concernant l'accessibilité aérienne de la métropole, il s'agit de maintenir une très bonne qualité d'accès, en mettant en œuvre les conditions d'un développement durable de l'aéroport de Blagnac (accessibilité de l'aéroport, respect de l'environnement, veille sur ses capacités...)

Enfin, concernant l'accessibilité routière nationale et internationale de la métropole, il faudra veiller à la lisibilité et la sécurité sur les grands itinéraires de transit et d'échange. Ces itinéraires pourront être optimisés au moyen de leur gestion, du jalonnement, de l'aménagement des voies (vitesse, configuration physique...) en veillant à une meilleure coexistence des flux locaux et des flux régionaux ou (inter)nationaux.

Ce réseau primaire devra également bien desservir les fonctions métropolitaines stratégiques, dont l'accessibilité multimodale doit être lisible et facile depuis l'extérieur de l'aire urbaine : aéroport, pôles hospitaliers et grandes zones d'activité de visibilité métropolitaine (zones aéronautiques de Blagnac et Colomers / Saint-Martin du Touch, Basso-Cambo, Complexe Scientifique de Ranguel, Labège Innopole, ZAC de Montaudran...)

## Un système de déplacements durable au sein de l'aire urbaine

Face aux enjeux du développement durable, deux principes-clé doivent guider les politiques publiques en matière de déplacement :

- une meilleure cohérence urbanisme/transport,
- un report modal sur les modes alternatifs à la voiture en solo : transports collectifs, modes doux, intermodalité, covoiturage...

Pour améliorer la cohérence urbanisme/transport, le parti d'aménagement devra permettre de :

- renforcer la mixité fonctionnelle et la densité urbaine autour des transports collectifs,
- limiter l'étalement urbain, qui a pour conséquence une forte dépendance à la voiture particulière,
- favoriser le fonctionnement en bassins de vie le plus autonome possible, en implantant équipements et emplois dans des lieux accessibles à la population des alentours autrement qu'en voiture,
- adapter le niveau d'offre des transports collectifs à la densité des tissus urbains, le niveau d'offre (fréquence, vitesse, régularité, amplitude, services associés) devant être d'autant plus élevé que la densité urbaine est forte,
- coordonner l'urbanisation à la programmation des transports, de sorte que les nouveaux habitants bénéficient de transports dès leur arrivée sur le territoire.

Pour favoriser le report modal sur les modes alternatifs à la voiture en solo, le parti d'aménagement devra :

- favoriser les modes doux, en promouvant un partage de la voirie moins favorable à l'automobile, en développant les réseaux cyclables, en améliorant les accès et le stationnement des vélos dans les gares et les pôles d'échange,
- accroître l'offre des transports collectifs de façon à conforter les polarités ou centralités et développer la complémentarité des différents transports collectifs,
- mieux définir les fonctions du réseau de voirie, investir de façon accrue dans des voies apaisées et multimodales et limiter l'usage de la voiture en zone urbaine,
- mettre la politique de stationnement au service des reports modaux vers les modes doux et les transports collectifs.

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

Comme pour le transport de personnes, le défi du réchauffement climatique conduit à favoriser un transport de marchandises par voie ferrée plutôt que par route. Pour les SCoT, il s'agit :

- de favoriser les initiatives innovantes de livraison par d'autres modes que le camion, notamment les centres de distribution urbains dans le cœur d'agglomération,
- d'anticiper les besoins pour la réalisation de plateformes logistiques à proximité des lignes ferroviaires, en appliquant un principe de précaution sur tous les territoires desservis par un embranchement ou à proximité de voies ferrées : ne pas supprimer des embranchements existants, réserver les zones desservies par des embranchements (ou susceptibles de l'être) à des projets ayant une dimension logistique, positionner les zones à vocation logistique à proximité des voies ferrées...



## Valoriser le patrimoine, économiser les ressources, garantir la santé publique

Loin d'être un simple "habillage", la prise en compte des problématiques environnementales en matière d'aménagement du territoire constitue le socle sur lequel doit se poser le projet. Souvent stratégiques, considérées d'amont en aval dans le processus d'élaboration, elles composent un outil d'aide à la décision, appelé à prendre de l'importance au cours des prochaines années. "Capital inaliénable", elles participent du bien commun et composent un lien précieux dans l'espace et le temps.

L'environnement, loin de constituer une contrainte, représente un réel facteur de développement et d'innovation, qui a toute sa place dans les stratégies envisagées pour gérer durablement un territoire.

### Affirmer la charpente paysagère du territoire

Le territoire de l'InterSCoT est riche d'une grande diversité et d'une qualité reconnue des différentes entités paysagères qui le composent. Celles-ci s'appuient à la fois sur :

- des territoires agricoles porteurs d'une valeur agromatique, économique et patrimoniale,
- une valeur "naturelle" forte des coteaux boisés et des cours d'eau,
- et enfin des paysages et un patrimoine bâtis encore bien présents.

Néanmoins, la qualité intrinsèque et la distinction entre ces entités sont aujourd'hui mises à mal par de fortes et multiples pressions urbaines, entraînant mitage, fragilisation, dévalorisation, banalisation, qui produisent un développement mal maîtrisé, brouillant la lecture des caractéristiques fondamentales des paysages.

La réflexion engagée sur le devenir du territoire de l'InterSCoT donne aujourd'hui l'occasion d'avancer autrement :

- Affirmer une logique d'articulation et de gestion de l'ensemble des espaces, fondée sur une charpente paysagère "identitaire", mettant en lien paysages naturels (espaces naturels, vallées des cours d'eau, relief...) et paysages façonnés par l'Homme (espaces agricoles, tissu urbain, industriel, commercial...).
- Inverser le regard habituel, en intégrant les espaces naturels et agricoles pérennes parmi les fondamentaux du nouveau modèle de développement et définir des contraintes et des limites franches et lisibles au front bâti.
- Délimiter des espaces non urbanisés cohérents, ménager des espaces de respiration "verte" au sein même de l'urbain, l'objectif majeur étant d'assurer la pérennité de ces milieux pour :
  - construire un réseau écologique fonctionnel,
  - révéler un véritable réseau "vert" de proximité facilement accessible à tous,
  - redonner dans le même temps une identité paysagère au territoire, en (ré)insérant ce dernier dans la charpente paysagère régionale,
  - promouvoir, par incidence, l'image d'une certaine qualité urbaine.
- Conforter la cohérence de fonctionnement des espaces, en les valorisant, voire en en créant (identité, paysages, proximité), à travers notamment le montage de projets : politique de reboisement, réinvestissement sur les secteurs de gravières, réflexion sur les formes urbaines et architecturales, confortement de l'agriculture, révélation du relief et de l'élément "eau" forment le questionnement prioritaire à poser et à débattre dans cette affirmation identitaire.
- Appréhender aussi les projets sous leurs dimensions paysagères, tant en termes d'espace que de temps, favorisant ainsi la préservation et la valorisation des paysages remarquables et quotidiens.

## Ancrer l'agriculture périurbaine sur le territoire

Agriculture et forêt assurent une multifonctionnalité reconnue vis-à-vis du territoire, contribuant à la fois au développement économique, à la gestion de l'espace, à sa valorisation et à la protection de l'environnement.

Bénéficiant de nombreux atouts (agronomiques, environnementaux, sociaux, économiques), l'agriculture du territoire de l'InterSCoT, multiple et variée, est particulièrement dynamique. Elle a néanmoins à faire face à une pression urbaine de plus en plus élevée, s'accompagnant d'un cortège de contraintes qui se résument par la diminution de surface agricole, le développement de conflits d'usage et la rétention foncière.

Grâce et à travers les SCoT, une réflexion est aujourd'hui engagée par l'ensemble de la profession agricole et les gestionnaires de territoire pour aller plus loin dans le rôle et le développement de l'agriculture : quels intérêts ? Quels éléments prendre en compte pour argumenter la protection des espaces, périurbains notamment ?

L'ancrage de l'agriculture dans le projet de territoire est incontournable à plus d'un titre : équilibre entre les différents types d'espaces, identité territoriale, réalité économique et sociale, place du territoire dans le marché alimentaire agricole régional, voire national et européen, actualité sur le développement des productions non alimentaires...

La préservation stricte et à long terme des espaces agricoles et des bâtiments associés est absolument nécessaire pour assurer leur pérennité. La mobilisation des investissements nécessaires au développement économique de l'activité agricole a besoin de cette garantie forte.

Dans cet objectif, les SCoT permettent aujourd'hui d'affirmer :

- la transversalité de la thématique agricole,
- une structuration logique du territoire,
- des limites et des conditions au développement urbain, des objectifs de limitation de consommation du foncier agricole,

- une continuité de l'espace agricole, argument essentiel pour envisager une activité rentable et stable. La polarisation est un atout pour la ville comme pour l'agriculture si l'on inverse le regard : polariser les espaces agricoles, cela revient à lutter contre le mitage et l'étalement urbain. En effet, la continuité du parcellaire facilite l'accès entre le siège d'exploitation et les parcelles, permet d'optimiser la gestion d'un réseau d'irrigation, limite les nuisances éventuelles aux riverains et tout simplement autorise une cohérence dans l'organisation de l'exploitation,.
- la valorisation d'une agriculture à débouchés alimentaires locaux (valorisation des productions sur place) et de circuits courts de distribution.

Cette mesure de préservation de l'espace, pour être viable, doit s'accompagner d'une gestion dans le temps, d'un projet agricole de territoire affirmé, actuellement en cours de finalisation par la profession et où les collectivités devront avoir leur rôle à jouer.

Cette combinaison étroite (un espace – un projet) doit être l'outil à mettre en œuvre pour contrer au mieux les phénomènes de spéculation foncière et assurer la cohérence du maintien des espaces agricoles et de l'agriculture.



## Maîtriser et économiser les ressources locales

Remplissant des fonctions vitales pour les populations, les ressources naturelles ne sont aujourd'hui pas renouvelables, ou très peu. La croissance démographique, observée et prévue, associée aujourd'hui à une urbanisation majoritairement peu dense et à une prépondérance de l'habitat individuel, a pour incidence des prélèvements massifs, engendrant des risques de pénurie et de pollutions, directes ou indirectes.

S'approprier les trois objectifs majeurs « Maîtriser – Économiser – Renouveler » constitue un préalable indispensable dans la construction d'un "territoire durable", tant d'un point de vue économique, social qu'environnemental.

La transmission aux générations futures de ce patrimoine "ressources" doit constituer une condition de base aux objectifs de développement du territoire comme à la qualité de vie au quotidien des habitants. Il s'agit alors de s'engager concrètement, tout en s'assurant d'une sécurité optimale en termes d'approvisionnement en ressources, indispensable au bon fonctionnement de la ville et de ses habitants :

- ne pas augmenter la dépendance aux ressources extérieures, voire tendre vers une autonomie relative,
- être sur un principe de proximité,
- réserver localement la possibilité de produire ou de transporter une partie des ressources nécessaires, pour permettre de minimiser l'impact environnemental et les coûts de transports, ainsi il s'agira d'encourager l'approvisionnement de la ville, la transformation industrielle sur place (bilan carbone et circuits courts),
- limiter les niveaux de traitement, en envisageant une gestion et une maîtrise globales.

Un accès équitable et durable aux ressources est ainsi favorisé pour tous.

Une gestion économe, c'est aussi :

- prévoir dans un objectif d'optimisation de la consommation des ressources (eau par exemple), d'adapter leur utilisation à la quantité et à la qualité disponible, en recherchant des solutions d'optimisation, de réduction des quantités, d'alternatives,
- offrir de nouvelles alternatives aux ressources usuelles (développement du recyclage),
- développer les énergies renouvelables.

Tous ces objectifs de consommation "raisonnée" se retrouvent également dans le principe de proximité qui doit prévaloir.

Forte de ces objectifs et s'accordant avec l'actualité climatique et énergétique, la réflexion partagée sur la mobilité, les nouvelles formes urbaines et les formes d'habitat innovantes doit permettre de :

- définir une stratégie foncière globale cohérente et efficace,
- faire le choix d'une certaine sobriété énergétique, tant dans le modèle de développement retenu que dans les choix opérationnels retenus pour les projets,
- fixer des conditions à l'expansion urbaine :
  - revoir les disponibilités d'accueil,
  - être ambitieux et volontariste sur le taux de renouvellement urbain et la densification,
  - identifier les territoires support de développement fort,
  - adapter le dimensionnement des équipements à l'ouverture à l'urbanisation,
  - appliquer un principe de développement mesuré dans les espaces non urbanisés, à vocation agricole ou naturelle, conditionné à leur valeur environnementale,
- intégrer de façon homogène et le plus en amont possible la problématique du cycle global de l'eau à l'échelle de l'ensemble du territoire, en limitant en premier lieu le taux d'imperméabilisation des sols.



## Affirmer une culture de sécurité et de santé des populations, aménager une ville apaisée

Malgré, encore aujourd'hui, une certaine difficulté à l'appréhender de manière lisible et structurée, le lien santé – environnement s'affirme de plus en plus. Polluants atmosphériques, rejets de produits chimiques, bruit font partie des déterminants environnementaux majeurs pour l'évolution de l'état de santé de la population<sup>(3)</sup>.

Un aménagement de territoire mal pensé est potentiellement à l'origine de :

- nombreuses pollutions,
- la production et un défaut dans le cycle de traitement de multiples déchets,
- l'augmentation des nuisances émises et perçues par les populations,
- la mise en situation de risque, naturel et/ou technologique, d'espaces urbanisés et de populations.

Promouvoir et faire de la prévention en terme de santé et de sécurité des populations est d'autant plus incontournable dans le processus de réflexion territoriale mené aujourd'hui, que la conscience du risque a fait du chemin dans les esprits locaux, liée sans doute aux inondations historiquement recensées et à la catastrophe d'AZF en 2001.

Face au constat de concentration de pollutions et nuisances liées à l'activité quotidienne des habitants, il s'avère nécessaire de (re)trouver de bonnes pratiques en matière d'urbanisme et de programmation des équipements pour :

- lutter contre l'étalement de l'urbanisation et la multiplication des déplacements automobiles, principale source avérée de pollution de l'air et de nuisances sonores,
- promouvoir et mettre en œuvre la mixité urbaine, le confortement des bassins de vie, la densification, le renouvellement urbain et la proximité,
- limiter, conditionner ou adapter les formes urbaines et les formes d'habitat,
- intégrer de façon cohérente les orientations et servitudes définies dans les documents de prévention

actés pour prévenir et gérer au mieux les risques, dans le souci d'un maintien de la sécurité des personnes et des biens,

- repenser plus globalement modes de fonctionnement du territoire et modes de faire en urbanisme, pour maintenir et créer des zones "calmes" pour la population.

Ainsi, la logique d'inversion du regard peut être reprise ici : ces espaces dits de contrainte peuvent devenir de véritables espaces ouverts d'opportunité, participant activement à la construction du projet de territoire, offrant tout particulièrement en tissu urbain des espaces de respiration et s'inscrivant alors de plain pied au sein de la charpente paysagère...

Ces engagements doivent permettre d'intégrer dès l'amont du projet une véritable culture de "sécurité et de santé des populations", dans la façon de faire et de vivre la Ville, et réorienter ainsi les comportements des collectivités et des particuliers.

### "La ville apaisée"



(3) Source : OCDE, 2001





## PARTIE 3

# Le parti d'aménagement

Principes généraux et vision territoriale stratégique



## Introduction

- Du point de vue de l'InterSCoT, quelques grands principes constituent des "**incontournables**" à retenir dans chaque projet de territoire, car ils assurent la cohérence du projet d'aménagement à l'échelle de l'InterSCoT :
- les principes de polarisation du développement et de confortement des bassins de vie, les efforts nécessaires en termes de logement,
- le rééquilibrage habitants-emplois des territoires, la définition d'un nouveau modèle de développement économique, la mutualisation des moyens sur quelques grands projets économiques en périphérie,
- l'inscription d'une limite franche urbain-rural ("Couronne Verte"), la gestion économe des ressources,
- un nouveau modèle de déplacement multimodal, le lien entre urbanisme et transport.

L'objectif du parti d'aménagement est de traduire ces principes dans des cartes stratégiques, et d'identifier clairement :

- ce qui relève d'une cohérence InterSCoT (les "incontournables") qui doivent faire l'objet d'un accord entre les territoires et d'une mutualisation dans la mise en œuvre (coopération des acteurs),
- ce qui appartient en propre à chaque projet de territoire qui définira les enjeux et les lieux supports, ainsi que l'inscription dans les PADD et les Documents d'Orientations Générales (DOG).

Le parti d'aménagement est présenté selon les axes d'engagement de la Charte InterSCoT déclinés dans la partie 3 « Orientations stratégiques pour les politiques publiques » autour de trois verbes :

- maîtriser,
- polariser,
- relier.

La mise en œuvre du projet et sa gouvernance sont traités dans la partie 5 « Piloter ».

Pour représenter graphiquement le parti d'aménagement, deux formalisations sont utilisées :

- les **cartes "concept"** posent les principes généraux d'aménagement sur un schéma fonctionnel du

territoire (les grands axes de développement et de transport en commun), selon différentes échelles, du centre vers la périphérie :

- le **cœur d'agglomération**, avec Toulouse, la ville-centre, et les communes de la première couronne qui constituent de véritables "**centres urbains**" au vu de leur niveau d'équipement,
- le **périurbain proche**, avec des communes plus éloignées, jusqu'aux limites du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine. Des **centralités sectorielles**, à l'image de Muret, structurent ces territoires qui fonctionnent en quadrants avec le cœur d'agglomération (bassins de mobilité des habitants),
- le **périurbain**, au sens strict du terme, c'est-à-dire les territoires des différents SCoT, avec leurs bassins de vie polarisés autour des pôles d'équilibre, amenés à jouer un rôle important dans le projet, et des pôles de services avec des fonctions plus locales (services, commerce...).
- les **villes moyennes** situées à proximité.
- les "**cartes stratégiques**" traduisent ces concepts et les orientations énoncées (maîtriser, polariser, relier...) sur le territoire de l'InterSCoT, sans en détailler la localisation géographique.
- Les grands enjeux au sens de l'InterSCoT y sont posés, comme par exemple la couronne verte, les continuités écologiques, la hiérarchie des lieux de développement, les pôles d'équilibre...
- Ces cartes indiquent également à titre d'illustration et de cohérence du projet, des éléments appartenant aux projets de territoires, qui devront être précisés dans les exercices suivants, PADD et DOG, comme la déclinaison locale des principes retenus (tracé des continuités écologiques, identification des espaces naturels remarquables, fonctionnement en bassin de vie et hiérarchie des pôles de service...)

L'articulation et la cohérence des projets de territoire est une des vocations de l'InterSCoT. C'est pourquoi, en s'appuyant sur les concepts définis, qui constituent un "langage commun", une partie 4 a été constituée qui présente des cartes de synthèse par grand secteur géographique, incluant chaque fois un SCoT et ses territoires voisins.



# Maîtriser : faire fructifier le capital naturel et agricole, bien commun du territoire

## Les concepts

La valorisation du capital naturel et agricole du territoire implique une maîtrise du développement urbain qui vise trois objectifs majeurs :

- gérer de façon plus économe l'espace,
- inverser l'approche habituelle en matière d'aménagement du territoire, en intégrant les espaces naturels

et agricoles pérennes parmi les fondamentaux du modèle de développement, et ceci dès le départ des réflexions,

- et, en réponse, définir des contraintes et des limites franches et lisibles au front bâti.

En résulte ainsi la détermination des espaces de négociation possible offerts au développement de l'urbanisation.



## Les orientations stratégiques

### Définir en préalable les espaces de contrainte pour l'urbanisation stratégique à préserver

Aujourd'hui, plus de 80 % du territoire est non urbanisé. Loin de vouloir "mettre sous cloche" l'ensemble de ces espaces, il s'agit plutôt de bien identifier ceux jugés stratégiques à préserver, car pérennes à long terme. Cette préservation-valorisation doit à la fois être cohérente sur l'ensemble du territoire, pour garantir effectivement cette pérennité, et déclinable à toutes les échelles de planification et de projet.

#### Les espaces agricoles à enjeu

L'identification de ces espaces résulte de l'analyse de plusieurs critères techniques et économiques retenus puis hiérarchisés : le foncier agricole, la dynamique locale, les filières la qualité des sols, le terroir et le partenariat, en s'intéressant à plusieurs échelles.

Les noms des communes sont cités à titre indicatif pour situer globalement les espaces agricoles à enjeu. Cette liste ne se substitue pas à un travail ultérieur de définition précise dans les SCoT des espaces agricoles à préserver.

Les secteurs :

- Sud-Ouest, jusqu'aux communes de Fonsorbes et Lamasquère, exceptions faites du corridor de la Garonne entre Carbonne et Muret, déjà bien urbanisé, et des bourgs de Bérat, L'Herm, Saint-Lys, ...
- Sud-Est, jusqu'aux communes d'Eaunes, Pinsaguel, Pechbusque et Deyme, ainsi que sur Auzeville-Tolosane...
- Est, jusqu'aux communes de Belbéraud, Saint-Orens, Flourens, Mondouzil, Castelmaurou...
- Nord-Est, jusqu'aux communes de Montberon, Cépet, Vacquières, Villemur, Fronton... exceptions faites de Castelnau-d'Estrétefonds et de Bouloc,
- Nord-Ouest, jusqu'aux communes de Grenade, Saint-Jory, Aussonne, Pibrac et Léguevin, ainsi que sur Blagnac...

Sont ainsi identifiés comme des espaces agricoles continus à préserver de façon préférentielle, afin de stabiliser le foncier sur le long terme, affirmer le rôle de production

de l'activité agricole (dont maraîchage, approvisionnement en circuit court et limiter le gaspillage et le mitage d'espaces destinés à l'artificialisation.

#### Les cœurs de biodiversité, espaces naturels remarquables et territoires de fonctionnement écologique

Emmenés par la forêt et l'arc de Bouconne, les vallées des cours d'eau, mais aussi les zones de gravières en eau le long du fleuve et les falaises de Garonne et d'Ariège, ces espaces, inventoriés récemment et protégés, sont à pérenniser de par leurs caractéristiques en tant qu'habitat remarquable et de par les populations floristiques et faunistiques recensées et identifiées qui y habitent de façon permanente ou temporaire (migrations) : milieux aquatiques (cours d'eau, anciennes gravières), milieux forestiers, milieux ouverts (notamment à proximité des bois et forêts) et milieux thermophiles (milieux secs et ensoleillés).

#### Les grands paysages identitaires et certains paysages rapprochés

La grande diversité de paysages du territoire s'est enrichie grâce à une géographie très variée qui a déterminé l'organisation spatiale et à une activité humaine qui a modelé au fil du temps les paysages en fonction de ses différentes pratiques.

L'identité et l'histoire des lieux sont à accompagner, en s'appuyant notamment sur les grands paysages présents. Ces derniers sont des paysages ouverts, où les vues sont dégagées et les horizons lointains, ouvrant des perspectives sur des paysages encore plus éloignés : les coteaux Sud et Est en balcon sur les Pyrénées, la grande plaine agricole de la Garonne au Sud... Ce sont aussi les paysages que constituent les grandes unités paysagères homogènes : la masse boisée des forêts (Bouconne, Eaunes...), la margelle boisée et vallonnée de la haute terrasse de Garonne -limite entre les coteaux du Gers et la plaine de la Garonne-, les paysages particuliers des falaises au-dessus de l'Ariège et de la Garonne, le paysage linéaire du Canal du Midi, mais aussi les ensembles bâtis, tant Toulouse qu'un village perché sur un mamelon des coteaux... Certains paysages rapprochés sont également à retenir, leur caractère particulier offrant une valeur ajoutée aux paysages dits "ordinaires".



## Les espaces d'"opportunité"

Déjà protégés par ailleurs en raison de leur exposition à des risques (inondation, mouvement de terrain, industriel) ou à de fortes nuisances (environnement sonore routier, ferré ou aérien), la valorisation de ces espaces ouverts permet de transformer des contraintes urbaines en atouts pour la continuité du maillage vert de l'ensemble du territoire, supports de projets agricoles ou naturels de haute qualité paysagère offerts au plaisir des habitants.

## Valoriser les espaces ouverts à travers un maillage "Vert et Bleu" cohérent

La notion de projet de territoire doit permettre d'aller au-delà d'une simple protection des espaces stratégiques ; elle doit permettre de "mettre en musique" tout le territoire, organisant son fonctionnement dans la cohérence et l'équilibre.

Une déclinaison de cet objectif à l'échelle des espaces non urbanisés est tout à fait légitime. Permettre le développement d'un réseau écologique fonctionnel, révéler un véritable réseau vert de proximité, accessible à tous, pérenniser des espaces économiques agricoles (avec le souci majeur de continuité), redonner une identité paysagère au territoire, assurer la connexion avec la charpente paysagère régionale et promouvoir, par incidence, l'image d'une certaine qualité urbaine, trouvent leur viabilité à travers la construction d'une ossature à partir de laquelle se réfléchissent et s'articulent tous les projets d'aménagement et de développement des territoires.

A travers elle, il s'agit de renforcer le réseau stratégique des entités agricoles et naturelles (dont boisées), et notamment la reconquête de certaines liaisons (la vallée de l'Hers Mort et le Canal du Midi, le lien Ariège-Garonne, le lien Garonne-hautes terrasses-Bouconne, les coteaux du Lauragais...), la consolidation des grandes pénétrantes agricoles et boisées, aux côtés du chevelu hydrographique (l'arc de Bouconne et Rieumes, les coteaux du Girou, ceux de l'Ariège...), mais aussi la valorisation et le renforcement de la place de la nature

en ville. Une politique de reboisement affirmée, un réinvestissement réel sur les secteurs de gravières en eau illustrent à titre d'exemples les mesures à engager pour satisfaire ces objectifs.

**La constitution d'un maillage Vert et Bleu**, irriguant l'ensemble du territoire, urbain et non urbain, s'appuie par principe sur :

- des espaces dits intangibles, dont la vocation stricte est de rester non urbanisés : les espaces stratégiques protégés cités ci-avant constituent alors un "capital inaliénable",
- Les plus fragiles de ces espaces, car soumis à la pression foncière qui s'exerce aux abords immédiats de la Ville Intense, forment une **couronne verte** qui doit voir ainsi sa protection renforcée à long terme. Elle devient de fait un espace de projet (plans, programmes agricoles et naturels, projets "verts", forêts, espaces de loisirs),
- des coupures vertes entre espaces urbanisés, pour ménager des espaces de respiration au sein même de l'urbain,
- des continuités écologiques et paysagères, pour permettre un fonctionnement écologique cohérent (mise en réseau de la nature sur la totalité du territoire) et une lecture harmonieuse et pertinente des paysages.

## Limiter et conditionner l'expansion urbaine

Définir une limite urbain/rural claire et intangible est en effet incontournable quand on affirme la préservation d'espaces naturels rares et appréciés et le maintien d'une agriculture périurbaine, pleine d'atouts mais fragilisée, qui assure en majeure partie la gestion de l'espace non urbain sur l'ensemble du territoire.

La nécessité d'organiser un développement urbain maîtrisé, susceptible d'être économe en espace et en déplacements, impose de poser des limites et des conditions précises à l'expansion urbaine, néanmoins distinctes en fonction des territoires.

**À l'intérieur de la limite urbain/rural, il s'agit de polariser la croissance et le renouvellement sur les principales centralités urbaines** à l'instar de :

- la ville-centre,
- les centres urbains et les pôles secondaires,
- les centralités sectorielles.

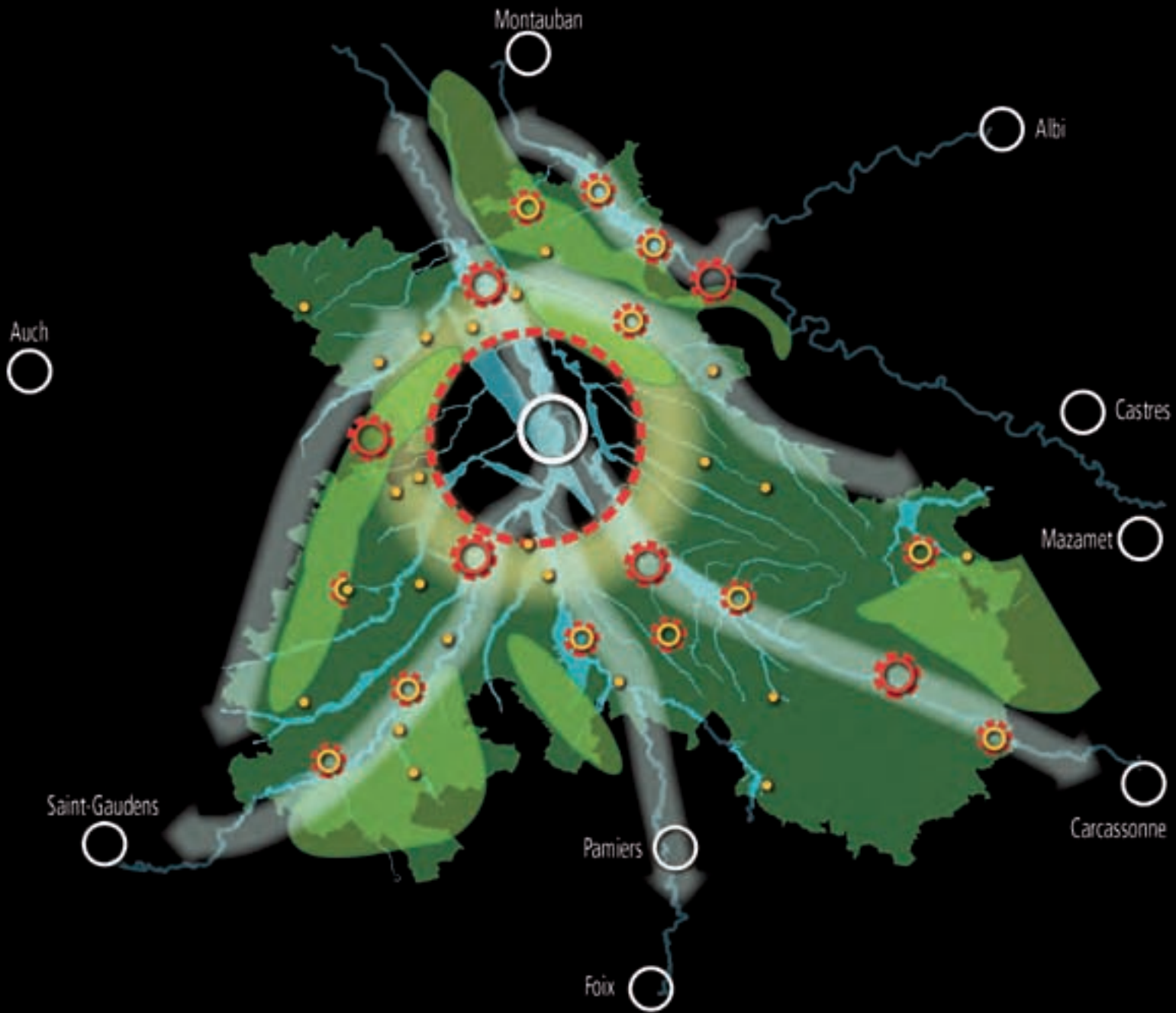
Ces communes proposent d'ores et déjà pour certaines et dès demain pour d'autres une diversité de fonctions urbaines, propres à accueillir population, emploi, services et desserte TC. Elles constituent donc les territoires à privilégier pour l'accueil de nouvelles populations et le développement de l'urbanisation, par extension limitée mais surtout densification et renouvellement urbains, dont le taux à atteindre traduira effectivement l'ambition et le volontarisme des territoires.

**A l'extérieur de la limite urbain/rural, ce principe de polarisation est également repris, avec le développement privilégié des bourgs principaux et secondaires** (pôles d'équilibres et pôles de services), favorisant la multiplication et la diversité des fonctions urbaines offertes aux habitants.

**En dehors de ces bourgs** identifiés, **seul un développement mesuré sera autorisé**, des conditions fortes à la constructibilité seront posées, sous réserve d'un effort environnemental certifié.

Sur ces territoires, l'objectif sera plutôt de soutenir franchement l'agriculture, dans les secteurs jugés pérennes, de lui donner une valeur économique et patrimoniale forte qui lui permette de résister véritablement à l'étalement urbain et de garantir aux agriculteurs une visibilité foncière permettant des investissements à long terme, nécessaires à la viabilité des exploitations. Des objectifs de réduction de la mutation de foncier agricole (notion de seuil) sont à affirmer dans ce sens.

*Faire fructifier comme bien commun le capital naturel et agricole du territoire*



**Protéger et valoriser les territoires non urbanisés**

**Espaces intangibles**

- Espaces agricoles et naturels à enjeu
- Coeurs de biodiversité
- Espaces non urbanisables, (zones inondables, PEB, ...)

**Maillage vert et bleu**

- Continuités écologiques
- Couronne verte

**Limiter et conditionner l'expansion urbaine**

- Limite urbain rural claire et intangible
- Protéger et valoriser le territoire par un développement mesuré

## « Polariser : promouvoir un modèle urbain polycentrique et hiérarchisé »

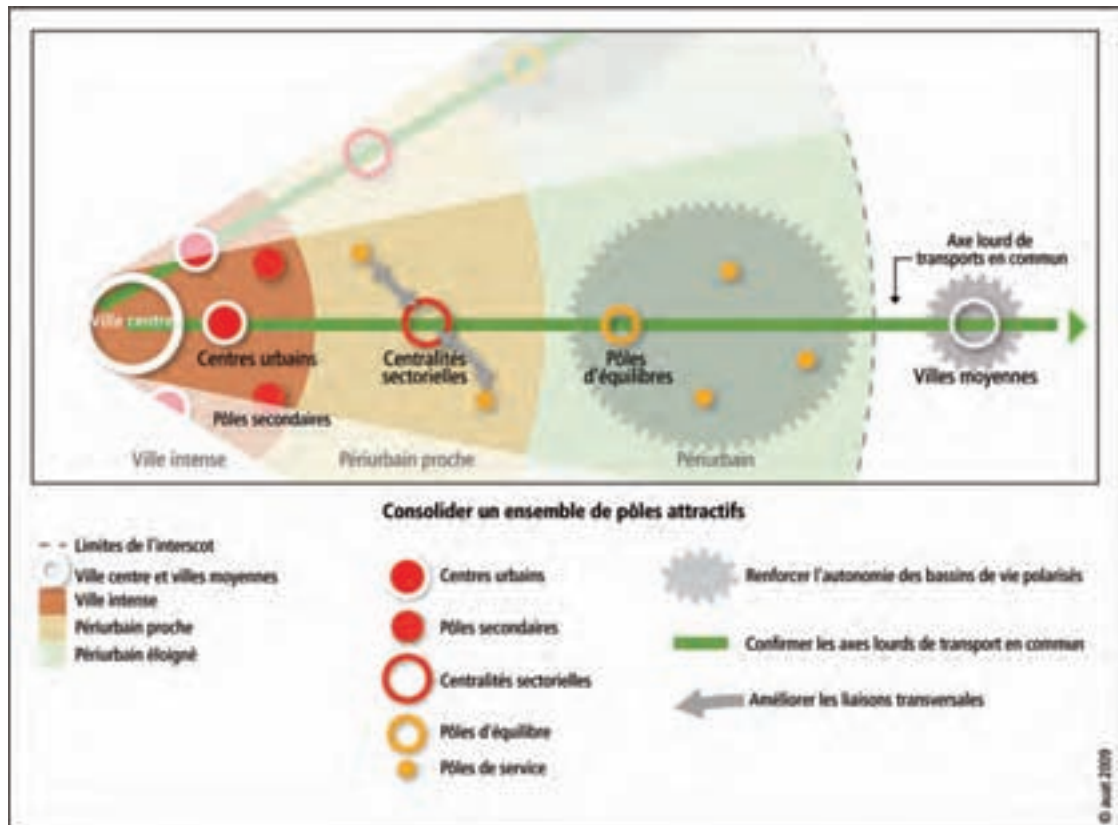
### Les concepts

La polarisation de la croissance démographique sur les principaux pôles urbains du territoire a un double objectif :

- d'une part, proposer une organisation harmonieuse et cohérente du territoire, en favorisant le développement des territoires déjà structurés en termes de diversité et de mixité urbaine,
- d'autre part, participer pleinement à la gestion économe de l'espace, en limitant l'étalement urbain sur l'InterSCoT.

Dans ce contexte, l'organisation des pôles est de nature différente, en fonction du territoire considéré :

- la "Ville Intense", véritable cœur urbain du territoire, s'organise autour des communes aux fonctions urbaines les plus développées et les mieux desservies par les transports en commun : la ville-centre et les centres urbains de la première couronne qui l'entourent, les pôles secondaires situés à proximité,
- à la charnière entre le cœur d'agglomération et l'espace périurbain, se trouvent des centralités qui jouent un rôle de transition et d'articulation : les centralités sectorielles,
- les bassins de vie périurbains se structurent autour des pôles d'équilibre, que viennent compléter des pôles de services.



## Les orientations stratégiques

### **Structurer le territoire autour de bassins "à vivre"**

#### **Dans le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine, des bassins de vie équilibrés en quadrants**

Le Schéma Directeur adopté en 1998 privilégiait une organisation en six grands secteurs, les bassins de vie de la Grande Agglomération Toulousaine étaient plutôt envisagés sous l'angle "sectoriel", tels que définis par le SDAT de 1998. Toutefois, l'évolution des comportements des habitants, tant en matière de mobilité, que de consommation ou d'accès aux services, montre aujourd'hui de nouvelles dynamiques du territoire, axées sur de nouvelles "proximités" entre habitat, emploi et offre de services.

Ainsi, à l'échelle du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine, s'esquisse désormais un découpage, non pas en six secteurs, mais plutôt en quatre quadrants, qui témoignent de cette nouvelle réalité vécue par les habitants. Ces quadrants, qui s'ouvrent sur les quatre points cardinaux du territoire, ont un ancrage fort sur le cœur urbain, et notamment sur des quartiers de la ville-centre ; à l'image du quadrant Sud-Est dont l'attache au cœur d'agglomération s'effectue au niveau des quartiers de Ranguel et de Montaudran, et Ramonville, Labège et Saint-Orens en première couronne.

#### **Les bassins de vie des SCoT périurbains : des territoires vécus, qui s'organisent autour des pôles d'équilibre**

Les territoires sont maillés par des bourgs-centres, qui rayonnent sur des bassins de vie quotidienne : ils permettent aux habitants un accès à l'emploi, aux équipements et aux services.

Cependant, face à une forte croissance démographique, ces bassins de vie n'apportent aujourd'hui qu'une réponse partielle aux besoins de leurs habitants. La dispersion de l'urbanisation, générée par une organisation insuffisamment maîtrisée de l'accueil de nouvelles populations, vient "appauvrir" les fonctions

de centralité des bourgs-centres, altérant par là-même le fonctionnement des bassins de vie.

L'accent est donc à mettre sur un renforcement de l'attractivité des pôles d'équilibre, afin de conforter l'autonomie des bassins de vie et réduire leur dépendance vis-à-vis du cœur du territoire.

#### **De façon générale, promouvoir le quartier comme "territoire du quotidien" et maillon central de l'urbanisme de proximité**

Au-delà de cette approche "à grande maille" de l'organisation en bassins et quadrants du territoire, la valorisation du territoire de vie quotidienne des habitants, passe par la promotion du quartier en tant que maillon central de l'urbanisme de proximité. A ce titre, le quartier constitue le lieu privilégié pour l'expression de la mixité et la diversité urbaine : habitat, activités, équipements cohabitent et interagissent au sein d'un espace accessible pour tous.

Dans cette logique, une ambition forte sera donnée aux futurs quartiers, alors que dans le même temps, la priorité sera à donner au renouvellement urbain dans les quartiers les plus anciens.

### **Polariser la croissance sur les territoires les plus capables de l'accueillir**

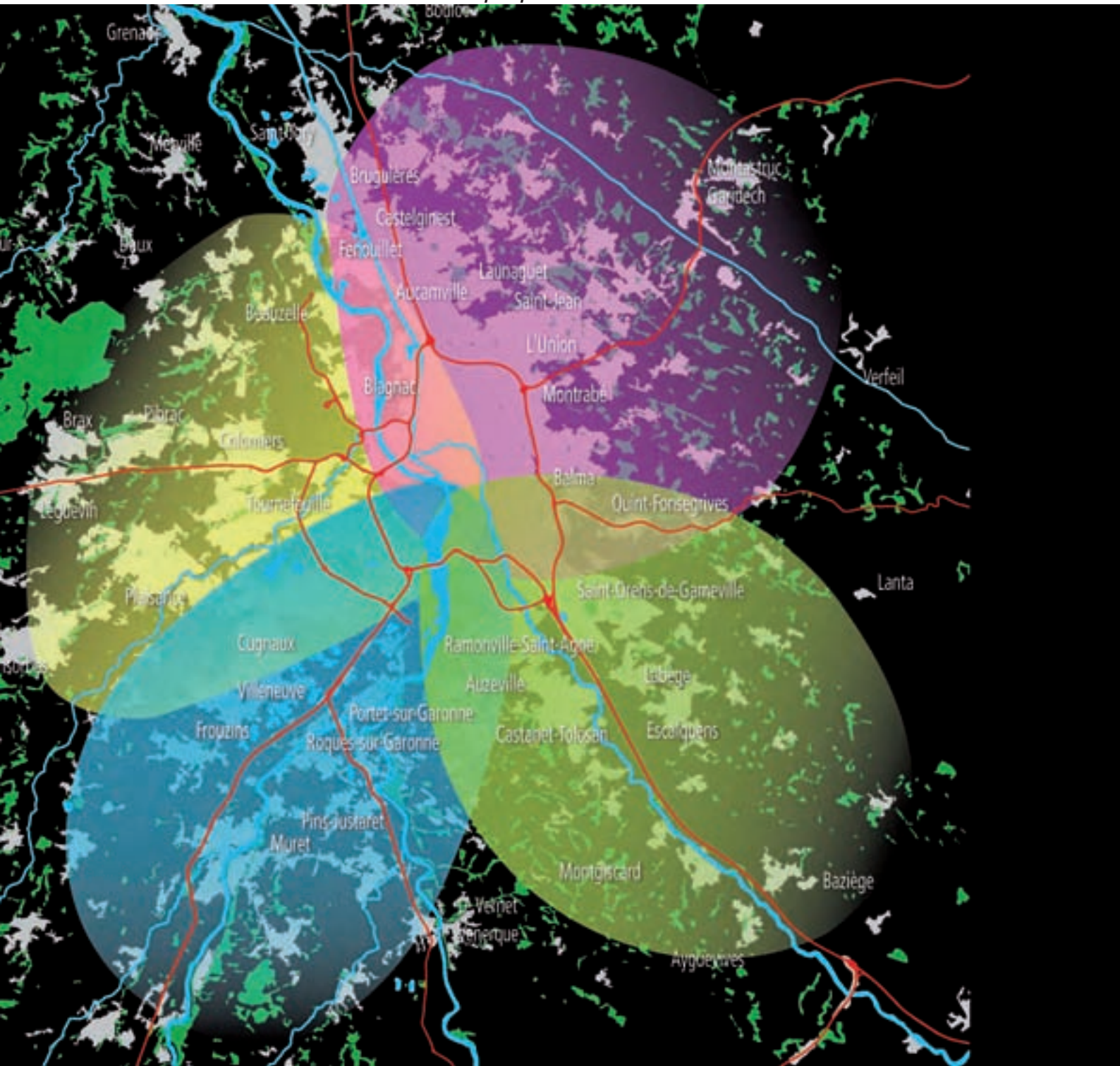
#### **Dans le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine, consolider la Ville Intense, lieu de mixité urbaine**

##### **Conforter le rôle moteur de la ville-centre**

Ancré sur l'écusson historique, l'hypercentre de Toulouse constitue un lieu emblématique à forte valeur collective, empreint de mixité urbaine et sociale. Il cumule ainsi des fonctions patrimoniales et de centralité majeures, à renforcer dans leur rayonnement et leur diversité.

Les quartiers péricentraux, en extension de l'hypercentre, sont organisés autour de cœurs de faubourgs, bien reliés, bien équipés et pour la plupart pourvoyeurs d'emploi, à l'image des Minimes, Saint-Cyprien, Saint-Michel ou Marengo-Bonnefoy. Ils constituent des relais

*Un fonctionnement des habitants par quadrant*



de l'hypercentre, à conforter par une amélioration de leur accessibilité au centre, un programme ambitieux de renouvellement urbain, un développement de l'offre de services...

Les cœurs des quartiers plus éloignés (Ranguel, Montaudran, La Côte Pavée, Purpan, Saint-Martin du Touch...), viennent compléter cette armature et constituent pour la plupart des "points d'ancrage" des quadrants du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine. Leur rayonnement est à renforcer : amélioration de la desserte TC, développement de l'emploi et des équipements, ambition forte affichée en matière de projets urbains...

### **Développer des centres urbains assurant une cohérence et une continuité avec la ville-centre**

Au sein du cœur d'agglomération, les continuités et les liens fonctionnels se sont peu à peu développés entre la ville-centre et les communes de première couronne. Ainsi, en plus des centralités traditionnelles comme Colomiers ou Blagnac, ou plus récemment Balma-Quint, Tournefeuille, Labège ou Ramonville, plusieurs autres communes ont accédé au statut de centres urbains en affirmant leur attractivité : Cugnaux – Villeneuve-Tolosane, Launaguet, Portet-sur-Garonne, L'Union – Saint-Jean et Saint-Orens.

Ces centres urbains, lieux de mixité, de développement, et de diversité des fonctions urbaines, sont à conforter dans leur rayonnement et leur attractivité, en tant que territoires prioritaires pour l'accueil de la croissance démographique.

Le renforcement de l'accessibilité (amélioration du maillage TC notamment), de l'offre de services (équipements structurants), des activités économiques et de l'emploi doivent permettre à ces pôles de jouer pleinement leur rôle.

En complément de ces centres urbains, une dizaine de communes nommées "pôles secondaires", situées en limite du cœur d'agglomération mais fonctionnant en synergie avec lui, bien desservies par un axe de TCSP, exercent une influence sur leur territoire environnant, et devront être dotées d'un développement significatif.

### **Conforter les centralités sectorielles dans leur rôle de transition et d'articulation entre les territoires**

A la charnière entre l'espace périurbain et l'agglomération, plusieurs territoires sont organisés autour de centralités qui jouent un rôle de transition et d'articulation : entre le périurbain éloigné, et le cœur urbain de l'InterSCoT d'une part, entre les différents SCoT de l'InterSCoT d'autre part, entre l'InterSCoT et les SCoT périphériques, voire même, pour deux d'entre elles, entre la Haute-Garonne et ses départements limitrophes.

Ces communes constituent des centralités sectorielles qui structurent les bassins de vie intermédiaires, en concentrant des fonctions urbaines développées et une attractivité économique importante, ou en devenir.

Six centralités sectorielles peuvent ainsi être identifiées. Quatre sont situées sur le périmètre de l'InterSCoT, comme la centralité historique et administrative que constitue Muret, mais aussi le pôle économique et urbain de Castelnau-d'Estrétefonds / Grenade, le pôle en émergence de Montgiscard–Baziège–Ayguesvives ou encore la commune de Castelnaudary. Deux autres se trouvent aux franges du territoire, L'Isle-Jourdain dans le Gers et Saint-Sulpice dans le Tarn.

Ces centralités seront à conforter, notamment en termes d'attractivité économique, de diversité de l'offre d'habitat et de services, d'accessibilité par les TC (desserte ferroviaire notamment).

### **Accroître la polarisation du développement dans les territoires périurbains**

#### **Favoriser les pôles d'équilibre et accroître la diversité des fonctions urbaines**

Les réflexions menées dans le cadre de l'InterSCoT, s'inscrivant dans la continuité de celles de la Charte de l'Aire Urbaine, ont confirmé le rôle qu'ont à jouer les polarités (les pôles d'équilibre) en termes de structuration du développement des territoires périphériques. Ces polarités doivent être en capacité d'absorber 50 % de la croissance démographique de ces territoires, l'accent étant mis sur la diversité de l'offre de logements, l'emploi et l'offre de services, la cohérence entre

développement urbain et la desserte TC. Ainsi, les villes-gares seront développées en priorité. La recherche de qualité urbaine au sein de ces polarités, pourrait passer par la promotion de villes innovantes : nouvelles bastides, éco-villes...

### **Renforcer la maille urbaine en développant les complémentarités avec les pôles de service**

Plusieurs bourgs constituent des "relais" des centres urbains et des pôles d'équilibre périurbains, venant compléter la maille urbaine des bassins de vie, ou les articulant entre eux.

Ces pôles de services s'inscrivent dans une logique de complémentarité (emploi, activités, offre de services) avec les pôles d'équilibre périurbains, et, à ce titre, capteront une partie de la croissance des territoires périphériques, de manière plus limitée cependant que celle des pôles d'équilibre. Ils devraient globalement accueillir de l'ordre d'un quart de la croissance périurbaine.

### **Protéger les autres territoires par un développement mesuré**

En dehors des pôles d'équilibre et de services, un objectif de développement mesuré est retenu. Ces espaces, à vocation d'abord agricole, ne devront pas accueillir plus

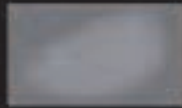
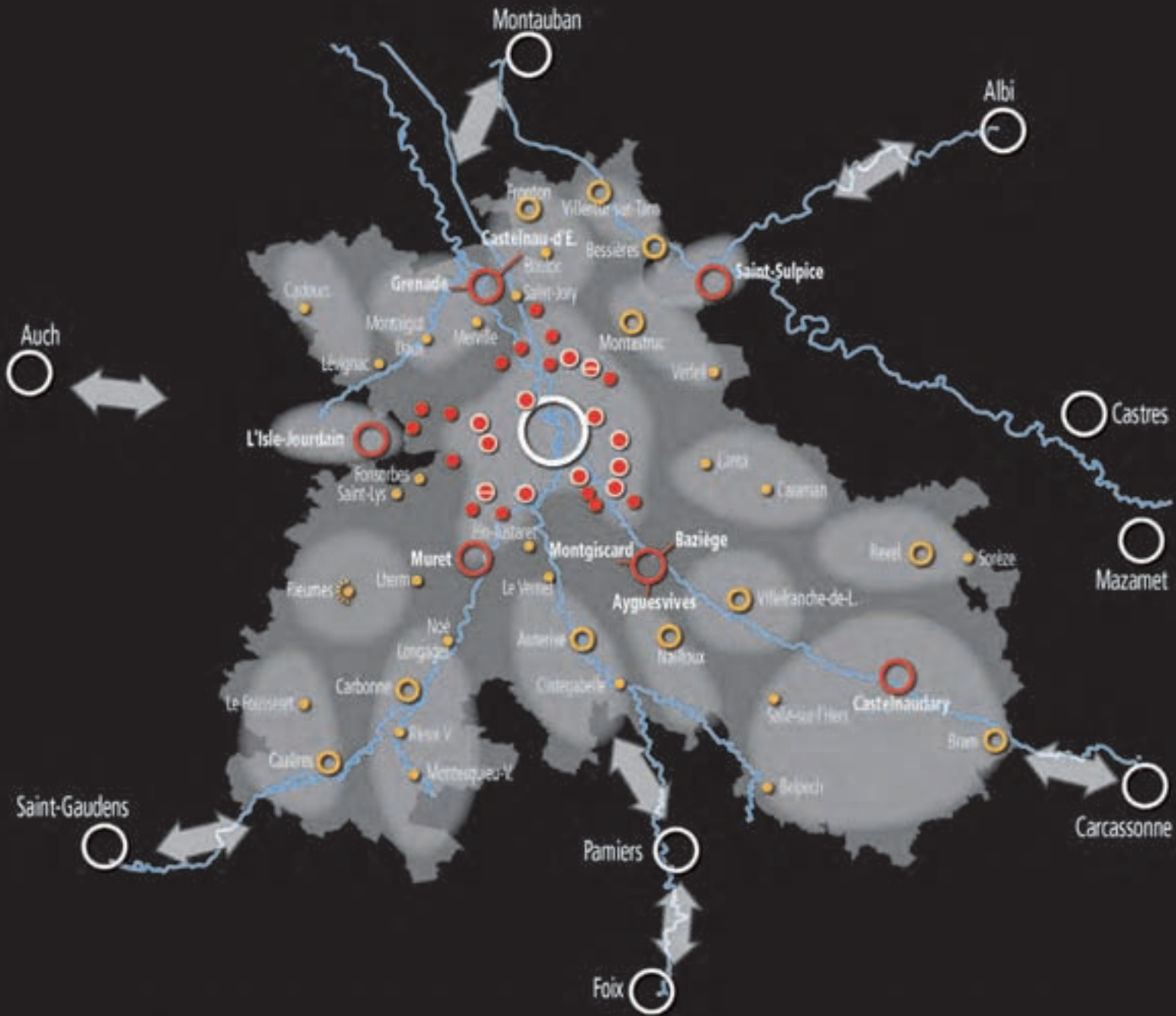
## *Un modèle urbain polycentrique et hiérarchisé*

du quart de la croissance démographique périurbaine. Cet objectif engage sur une prise en compte forte des enjeux environnementaux et de qualité de l'urbanisation comme contrepartie à une constructibilité : interdiction du mitage, objectifs de compacité urbaine, potentiel d'urbanisation maximal par commune, valorisation du patrimoine naturel, paysager et agricole...

### **Développer des complémentarités avec les villes moyennes proches**




Une réflexion spécifique sera menée avec les territoires des villes moyennes proches, afin de développer de réelles complémentarités avec la métropole toulousaine. Des rencontres avec les établissements publics de SCoT permettront de préciser les coopérations et les complémentarités nécessaires, notamment en matière de développement démographique (comment mieux répartir la croissance métropolitaine, soit de 50 à 60 000 nouveaux habitants dans les villes moyennes), d'équipements et d'emploi dans ces villes.







Bassin de vie

**Polariser la croissance sur les principales centralités urbaines**

-  Conforter le rôle moteur des principales villes centres
-  Développer les centres urbains et les pôles secondaires
-  Conforter les centralités sectorielles

**Polariser le développement dans le périurbain**

-  Accueillir prioritairement le développement et accroître la diversité des fonctions dans les pôles d'équilibre, sous réserve de l'amélioration de la desserte TC
-  Conforter des pôles de service en complément aux pôles d'équilibre

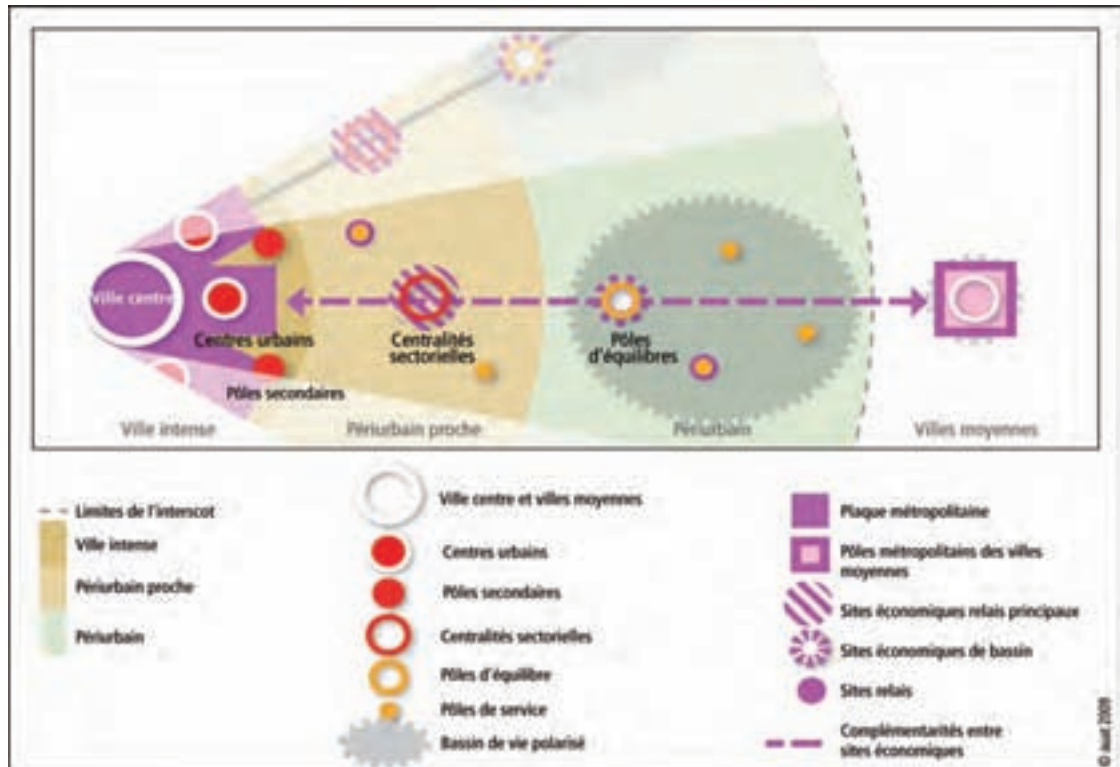
**Protéger et valoriser le territoire par un développement mesuré**



**Développer des complémentarités avec les villes moyennes**



## Traduire spatialement le modèle de développement économique



### Les concepts

- Un cœur d'agglomération porteur des grandes fonctions métropolitaines à conforter, révéler et rendre accessible ; un appui à renforcer sur des centralités sectorielles faisant la transition entre les territoires
- Dans le périurbain, concentrer les efforts sur quelques grands sites économiques de bassin (enjeu de développement local, de desserrement des entreprises, d'équilibre habitants-emploi), en complément de l'émergence de pôles d'équilibre et de pôles de services (répondre à proximité aux besoins de la population locale)
- Des complémentarités à construire avec les villes moyennes proches afin de consolider l'offre métropolitaine, notamment en terme d'activité économique, de services aux populations et aux entreprises.

### Les orientations stratégiques

#### Révéler et conforter des pôles économiques métropolitains

Les pôles métropolitains sont situés dans le cœur d'agglomération, dans une grande diagonale reliant le Nord-Ouest (Blagnac-Colomiers), Toulouse, et le Sud-Est (Agrobiopôle, Labège Innopôle). Cette "plaque métropolitaine" concentre l'essentiel des services et équipements métropolitains, dont les universités et sites de recherche, les lieux supports des pôles de compétitivité, les centres de congrès et foires, les grands sites tertiaires et les équipements culturels. Ces pôles "tirent" la croissance et participent fortement au rayonnement métropolitain. Ils répondent au besoin

de regroupement des entreprises sur des sites emblématiques, afin de bénéficier des effets d'agglomération. A ce titre, le projet identifie cinq portes métropolitaines lieux d'accueil privilégié des grands équipements et services urbains générateurs de trafic (hôpitaux, universités, services publics, grands équipements sportifs). Ces cinq portes se posent sur :

- le centre de Toulouse,
- le secteur Nord-Ouest (aéroport), pôle aéronautique, parc des expositions, Colomiers-Purpan, Saint-Martin-du-Touch...),
- le secteur Nord-Est (Gramont),
- le secteur Sud-Est (Complexe Scientifique, hôpital Rangueil, Aérospatiale, Labège-Innopole...),
- le secteur Sud-Ouest (Cancéropôle, Franczal, Portet...).

Il s'agira :

- de renforcer l'offre en grands équipements,
- de structurer et diversifier l'offre immobilière, en dimensionnant en particulier de véritables quartiers d'affaire à vocation internationale,
- de conforter les sites de recherche/innovation, d'accompagner les pôles de compétitivité,
- d'assurer une bonne accessibilité aux pôles métropolitains, notamment en transport en commun, en le reliant entre eux et en les connectant aux grandes infrastructures de déplacement (aéroport, future gare TGV...).

### **Structurer des territoires urbains qui "portent" l'économie métropolitaine**

L'objectif est d'inscrire le développement des sites économiques dans une stratégie urbaine globale (SCoT, schémas de secteurs, projets urbains de recomposition, quartiers nouveaux) intégrant les problématiques de l'habitat, des déplacements, des équipements et services, afin de renforcer l'efficacité des pôles métropolitains.

Pour éviter une trop grande spécialisation fonctionnelle, un manque de diversité et de mixité, il s'agira de construire de véritables quartiers mixtes "habitat-emploi", dotés d'une forte densité d'activité :

- en renforçant la qualité urbaine sur ces territoires, ainsi que la diversité de l'offre de logements,

- en privilégiant d'abord l'existant et le renouvellement urbain, en menant des opérations de requalification là où cela est nécessaire (zones aujourd'hui obsolètes, reconversion/qualification),
- en choisissant pour l'extension des sites d'activité, en priorité les zones bien desservies par les transports en commun (cohérence urbanisme/transport), et en envisageant des reports d'ouverture voire des reconversions des zones d'activités moins bien situées.

### **Appuyer le développement économique sur des centralités sectorielles**

Avec une vocation de site économique relais du pôle central, six centralités sectorielles sont identifiées :

- la commune de Muret disposant d'atouts spécifiques dus à son statut de sous-préfecture pour accueillir un développement urbain et économique mixte,
- le futur pôle de développement du Sicoval Sud (Baziège...), pour un projet conjoint habitat-emploi,
- la zone de l'Eurocentre, à vocation aujourd'hui logistique, en devenir comme centre d'une opération de structuration urbaine, incluant les communes proches (Grenade, Merville...) afin de consolider un véritable bassin de vie,
- la commune de Castelnaudary qui anime un vaste bassin de vie, site d'un projet économique inter-régional ambitieux,
- la commune de Saint-Sulpice, en forte croissance, dans l'influence de l'aire urbaine de Toulouse bien que située dans le Tarn, qui développe un ambitieux projet de zone d'activité,
- la commune de L'Isle-Jourdain, à l'interface entre la Haute-Garonne et le Gers, également en fort développement.

Ces centralités sectorielles ont de manière affirmée (Muret) ou potentielle un rôle important à jouer vis-à-vis des habitants. Ceux-ci devraient y trouver un niveau d'offre en équipements et services complémentaires à celui du cœur d'agglomération (enseignement, santé, services privés et publics...) ou permettant d'y accéder par une desserte en transport en commun performante.

## Organiser la complémentarité territoriale de l'économie

### Construire de véritables sites économiques de bassin dans le périurbain

L'objectif est de doter (ou de conforter) avec l'aide des grandes collectivités et de manière sélective des projets de développement dans chaque territoire de SCoT périurbain, afin de rapprocher l'activité économique des habitants et de renforcer les ressources propres des territoires. Ces espaces économiques d'enjeu InterSCoT devront offrir un bon niveau de service et des aménagements de qualité (de type niveau II régional), intégrant des normes environnementales et une réflexion sur les impacts paysagers.

Il s'agira pour les territoires périurbains dans un objectif de rééquilibrage économique de l'aire urbaine :

- d'en faire un point d'appui pour conforter la structuration économique locale (développer une stratégie, accroître l'attractivité...),
- d'y accueillir des activités productrices et des services aux entreprises qui ne se souhaitent pas se localiser dans le pôle central (ou qui souhaitent en partir), tout en profitant de sa proximité et qui recherchent de bonnes conditions d'implantation et d'accueil.

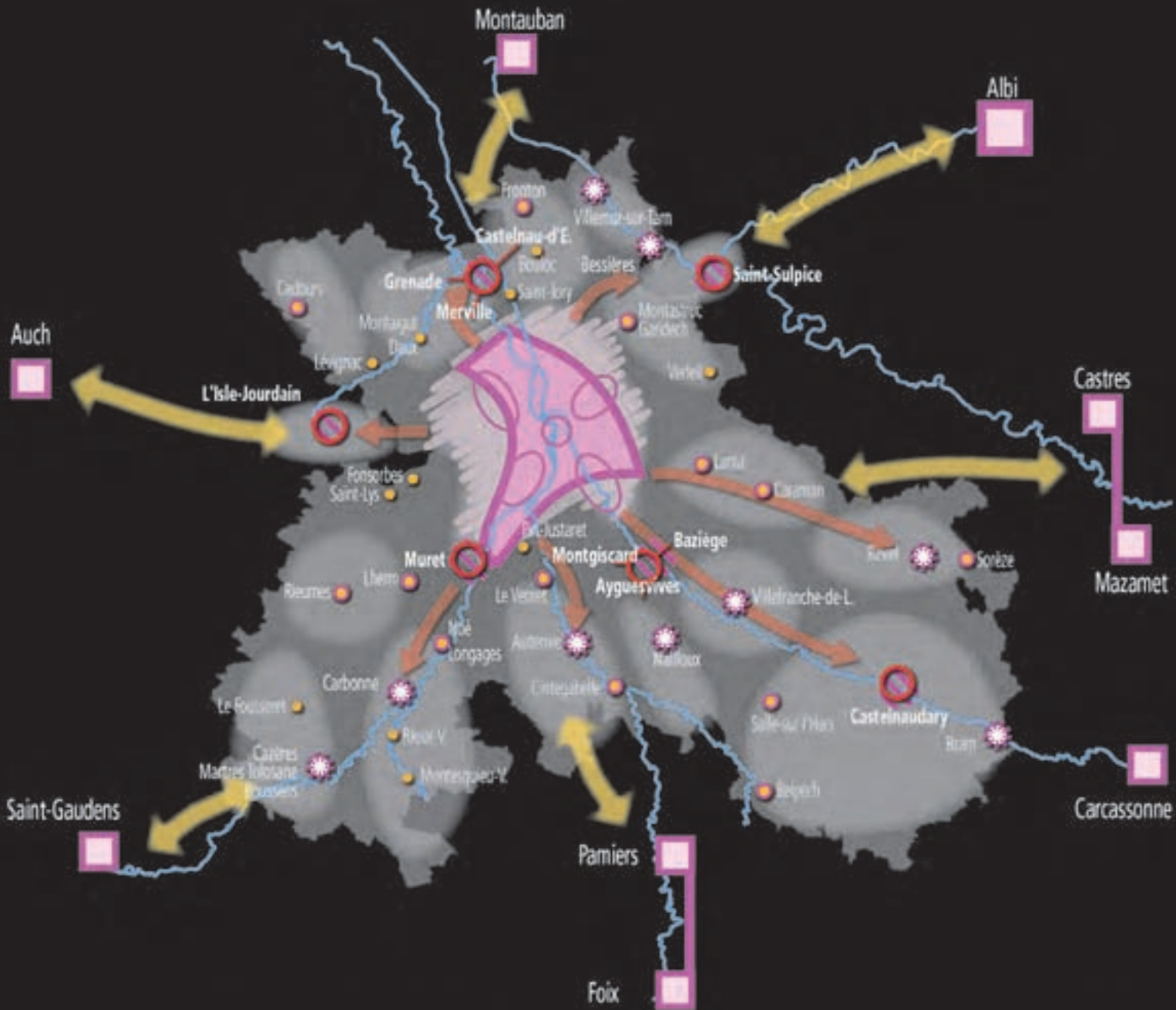
Ces espaces économiques constitueront un maillon essentiel dans les stratégies de développement et d'animation économique propres à chaque territoire (stratégie économique, localisation, ciblage éventuel des vocations, cahier des charges en termes de services, d'environnement, de paysages...), en recherchant des complémentarités avec les pôles économiques

métropolitains : accueil d'activités nécessitant de grandes emprises foncières (logistique), constitution de sites relais des pôles de compétitivité (AgriMip Innovation), développement de nouvelles filières de diversification (agro-ressources, activités éco-environnementales...).




Ces sites devront disposer à proximité, dans les pôles d'équilibre, des services et fonctions nécessaires à leur bon fonctionnement (ingénierie) et à l'accueil des salariés (offre de logement, de services, de commerce). Ce niveau de service devrait, de manière plus large, réduire les déplacements des habitants du périurbain vers le pôle central, en leur offrant à proximité les services nécessaires (santé, commerces, écoles, services privés et publics).

Pour renforcer le niveau de l'emploi, une réflexion particulière devrait être engagée sur les besoins des petites entreprises, de l'artisanat et du commerce, afin de leur offrir des locaux adaptés à leur activité et de bonnes conditions de fonctionnement. Si dans certains cas la zone d'activité artisanale de proximité constitue une réponse adaptée, l'intégration de ces activités dans de véritables quartiers mixtes sera également à rechercher.







En cohérence avec les projets de développement des territoires, des sites relais d'intérêt territorial (SCoT), essentiellement appuyés sur les pôles de services, seront amenés à se développer, afin de renforcer l'emploi et les services, à proximité des lieux d'habitat. En effet, de nombreux emplois existent et se créent à partir des centres bourgs et des zones d'activités locales ou intercommunales.



Révéler et conforter les pôles économiques métropolitains

-  "Ploque métropolitaine"
-  Villes moyennes
-  Complémentarité avec les villes moyennes

Structurer des territoires porteurs du développement économique

-  Coeur d'agglomération et porte métropolitaine
-  Sites économiques relais principaux
-  Sites économiques de bassin
-  Sites relais
-  Pôles de service
-  Coopération sur du projet économique

## **Favoriser l'émergence de filières de diversification des activités et des emplois**

L'aire urbaine dispose de forts atouts en matière de diversification de son activité économique, autour des pôles de compétitivité et de secteurs clefs, comme l'observation de la terre et des changements climatiques, les agro-ressources (pôle de compétitivité AgroMip Innovation), les filières écoenvironnementales (matériaux pour le bâtiment...). Les services aux personnes sont également à prendre en compte en termes de diversification : santé, services, culture, ainsi que le tourisme. L'agriculture offre également des opportunités de développement et d'emploi (alimentation, maraîchage), en lien avec l'organisation de circuits courts de distribution.

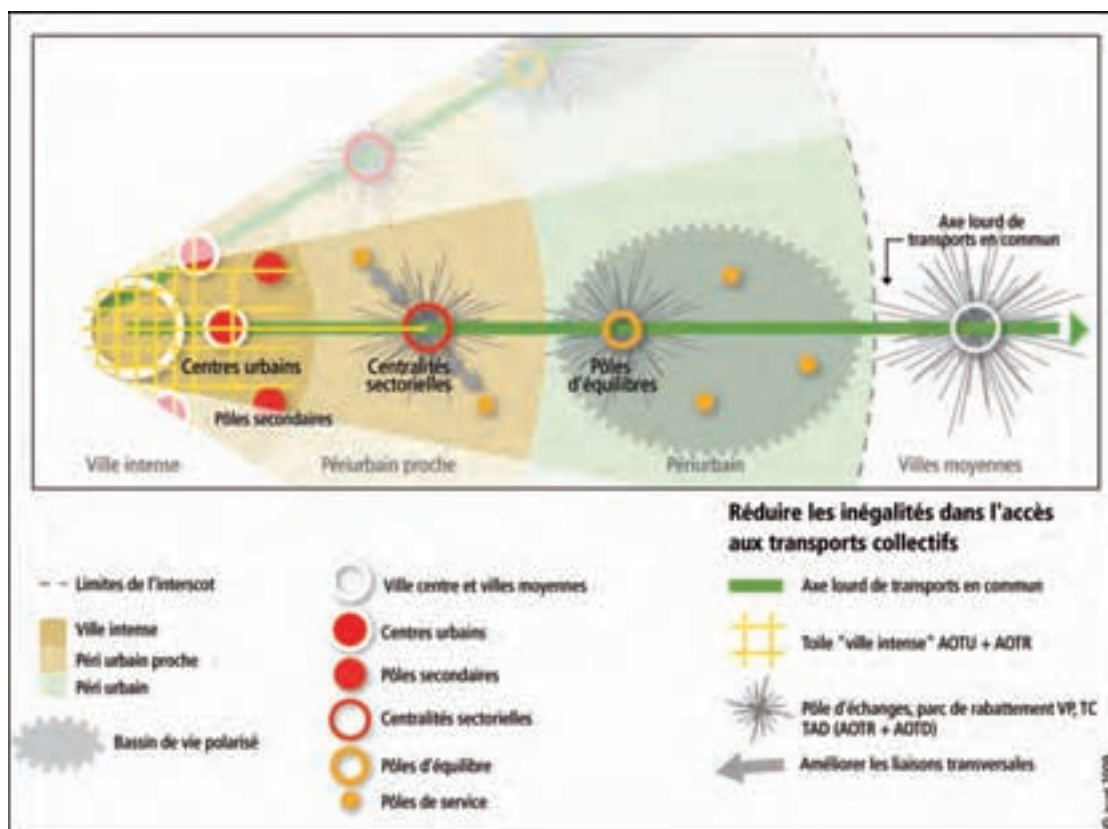
Pour éviter la spécialisation économique et les risques de dépendance, les compétences locales doivent être mobilisées pour développer des nouveaux secteurs d'activité, anticiper la demande future et les grandes évolutions à venir (enjeux climatiques, montée de services aux populations...). Il s'agit également de garantir la diversification des emplois et des qualifications, et de sécuriser des parcours professionnels, notamment en direction des populations faiblement diplômées.

Il s'agira :

- d'accompagner franchement les activités de diversification économique, notamment à partir des pôles de compétitivité, de veiller à une bonne diffusion de leurs impacts sur des territoires élargis, notamment en secteur périurbain,
- de considérer les centralités urbaines et sectorielles, les pôles d'équilibres comme de véritables pôles d'emplois, notamment dans les services rendus aux populations locales (économie résidentielle),
- de conforter et de diversifier les activités liées à l'agriculture et à l'environnement (...).

## « Relier » : une organisation en bassins de vie arrimés à un cœur d'agglomération maillé

### Les concepts



### Les orientations stratégiques

#### Cœur d'agglomération / Ville intense

Ce secteur est dense dans sa partie centrale, déjà bien pourvue en termes de transports collectifs. Dans sa partie périphérique, il a vocation à atteindre le niveau d'urbanité des faubourgs toulousains (enjeux d'accueil de population et d'équipement). Ce secteur comprend les grandes zones d'emploi de l'agglomération.

#### Orientations en matière de déplacement : Passer de l'étoile à la toile

- Créer un maillage performant en transports collectifs : il s'agit de desservir les secteurs à enjeux par des modes attractifs, mailler le réseau (lignes transversales, correspondances avec lignes ferroviaires...), desservir les polarités par le réseau structurant, desservir les zones d'emploi permettant des relations au sein des bassins de mobilités

- Créer un maillage par des boulevards urbains multimodaux permettant de relier entre elles les polarités proches, de structurer l'accueil de l'urbanisation, d'accueillir les modes alternatifs à la voiture
- Compléter le réseau cyclable et aménager l'espace public pour favoriser l'usage des modes doux
- Poursuivre une politique de stationnement favorable à l'usage des autres modes, développer l'autopartage
- Une politique de l'intermodalité avec la création de "portes", où l'on laisse sa voiture pour pénétrer dans l'agglomération par un autre mode.

### **Enjeux urbains : Privilégier densité et mixité urbaines**

- Poursuivre l'intensification urbaine en accueillant une population nombreuse aux abords des transports collectifs (contrats d'axe)
- Positionner les grands équipements à proximité des TC
- Conforter les centralités et l'autonomie des bassins de vie.

### **Secteur périurbain proche**

Ce secteur est pourvu de communes ayant vocation de polarité, mais sans continuité urbaine de l'ensemble du secteur. La densité urbaine ne permet pas d'envisager un maillage semblable à celui du cœur d'agglomération.

Son fonctionnement doit s'appuyer sur les polarités du cœur d'agglomération dans le même quadrant.

### **Orientations en matière de déplacement : Conforter et desservir les polarités**

- Compléter la desserte en transports collectifs en confortant le fonctionnement en bassin de mobilité ou "quadrant" : des transports collectifs doivent relier les habitants du périurbain aux polarités et aux secteurs attractifs du cœur d'agglomération, et valoriser l'usage du fer
- Compléter le réseau cyclable et aménager l'espace public pour les piétons dans les polarités
- Favoriser le covoiturage et l'intermodalité.

## *Relier : une organisation en bassins de vie arrimés à un cœur d'agglomération maillé*

### **Enjeux urbains : Conforter les polarités**

- Polariser l'urbanisation sur les centralités et mettre en œuvre des contrats d'axe
- Valoriser les quartiers autour des gares et des points de dessertes par les lignes interurbaines structurantes (très bon cadencement), notamment les lieux d'interconnexion et de rabattement.

### **Secteur périurbain éloigné**

Dans ce secteur périurbain, l'urbanisation doit être polarisée sur quelques bourgs.

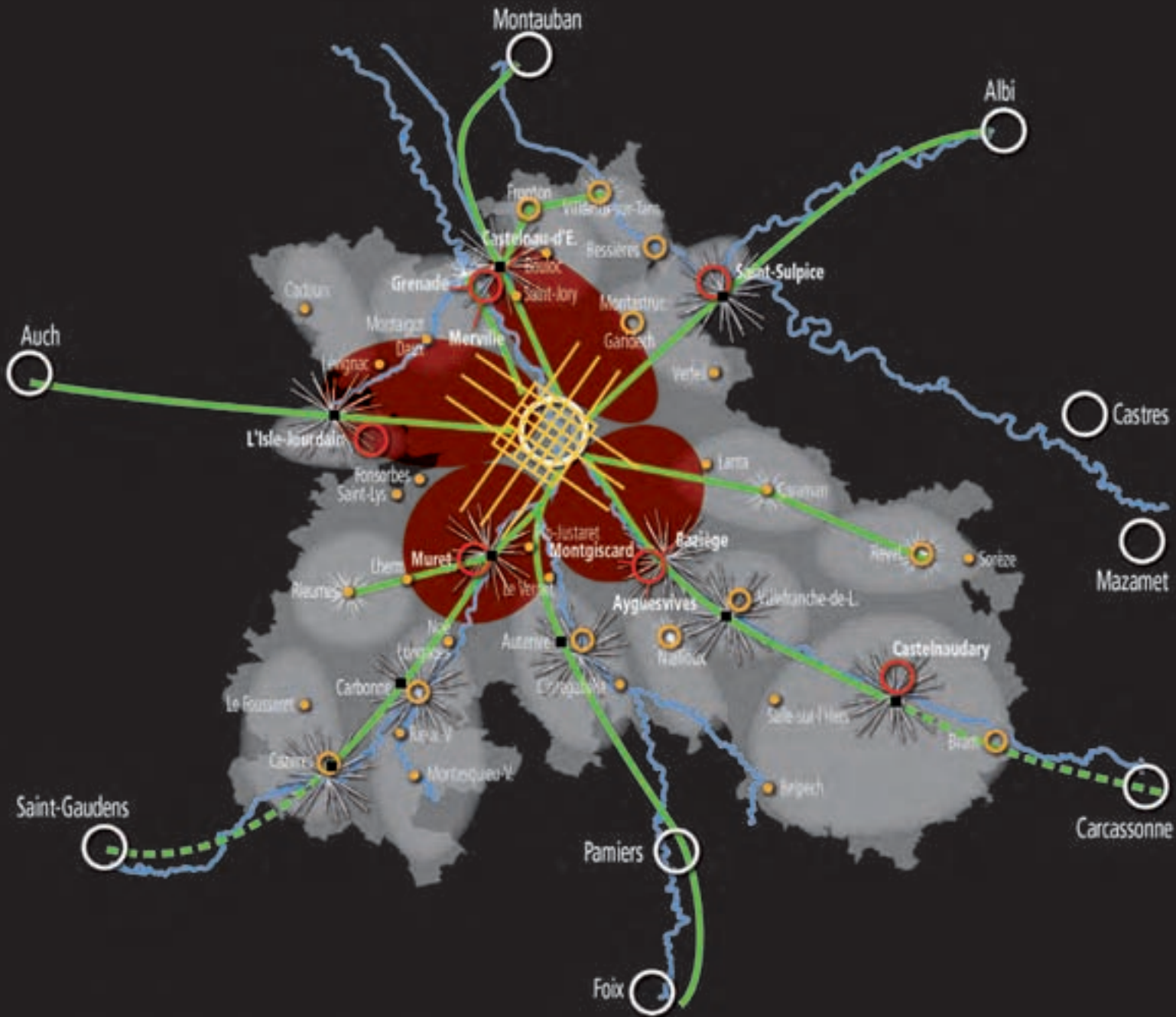
### **Orientations en matière de déplacement : Relier les polarités au cœur d'agglomération**

- Prendre en compte le Schéma départemental des transports en commun et le Schéma de voirie départementale,
- Renforcer ou conforter le cadencement ferroviaire et les lignes en transports collectifs radiales entre les bourgs et le cœur d'agglomération,
- Compléter par une desserte au sein des bassins de vie (lignes/TAD départementaux), faciliter l'intermodalité notamment au niveau des gares, un système de navettes de rabattement.

### **Enjeux urbains : Polariser l'urbanisation**

- Maîtriser l'étalement urbain,
- Polariser l'urbanisation sur les bourgs, (de préférence munis d'une gare ou desservis par une ligne régulière périurbaine structurante (très bon cadencement).





**Un système de développement durable au sein de l'aire urbaine**

 Maillage TC performant au coeur d'agglomération (AOTU + AOTR)

 Renforcer le cadencement des lignes TC régionales (AOTR + AOTD)

 Pôle d'échange, parc de rabattement VP, TC, TAD (AOTR + AOTD)

 Bassins de mobilité

 Villes gares

-  Bassins de vie
-  Principales villes centres
-  Centres urbains
-  Pôles secondaires
-  Centralités sectorielles
-  Pôles d'équilibre
-  Pôles de service





## PARTIE 4

# Une complémentarité des territoires

## Une logique de complémentarité des territoires...

Ce chapitre définit par grand secteur géographique les orientations du projet spatial (le parti d'aménagement) de l'aire urbaine. Il reprend les choix qui figurent sur les cartes stratégiques et en propose une synthèse à travers des cartes qui ont pour vocation de préciser les complémentarités entre territoire.

Chaque secteur part du cœur de l'agglomération et s'ouvre sur le périurbain proche et éloigné, mettant en évidence leur articulation et les dynamiques territoriales existantes ou à favoriser. Ce découpage s'appuie sur les grandes infrastructures routières et ferrées, les grands axes de circulation, souvent lieux historiques du développement, comme la RD 820 (ex RN 20) et véritables "colonnes vertébrales" des territoires.

Ces secteurs correspondent à des "territoires vécus" par les habitants qui, quel que soit leur lieu d'habitat le long des principaux axes, utilisent les infrastructures de déplacement (voirie, transport en commun) afin d'accéder à l'emploi, aux services et équipements locaux ou métropolitains. L'objectif pour l'InterSCoT est que chaque grand secteur offre à terme le même niveau de service à sa population et, en particulier, un véritable accès à l'offre de niveau métropolitain : services supérieurs de santé, d'éducation, de culture...

Le développement économique demande également cette mise en réseau par grands secteurs, tant en termes de complémentarité des sites d'activités, du cœur d'agglomération vers les périphéries afin de mieux organiser l'accueil des entreprises, que de diffusion des secteurs phares de l'économie métropolitaine, comme les pôles de compétitivité (AgriMip Innovation en particulier). Dans ces grands secteurs, se positionnent (ou se positionneront) de grands équipements à rayonnement métropolitains qui viendront renforcer l'attractivité et la compétitivité économique des territoires (Parc des Expositions, centres de recherche...).

## ... pour aboutir à une lecture des synergies à renforcer ou créer...

Au sein de chaque secteur les éléments stratégiques sur lesquels se posent les grandes orientations d'aménagement sont repérés (cf la légende générale des cartes) : espaces naturels majeurs, continuités écologiques, hiérarchie des centres urbains et des polarités, sites d'accueil économique, lieux d'interconnexion...

Ces grands secteurs géographiques ne sont pas indépendants, leurs limites se recoupent. L'objectif est de faciliter les relations et la bonne articulation des projets, que ce soit dans une logique centre-périphérie ou entre périphéries. Ainsi il s'agit, en appui aux projets de territoires, de créer ou de renforcer les synergies de fonctionnement à grande échelle et de conforter les projets d'aménagement structurants qui les relient (Couronne Verte, système de déplacements...).

Comme toutes les productions de l'InterSCoT, les cartes par grand secteur n'ont pas de valeur juridique. Elles ont pour vocation d'identifier les enjeux fondamentaux de l'InterSCoT à partager et à prendre en compte dans les projets de territoire, à partir d'une réflexion conjointe entre les Etablissements Publics de SCoT et l'InterSCoT.

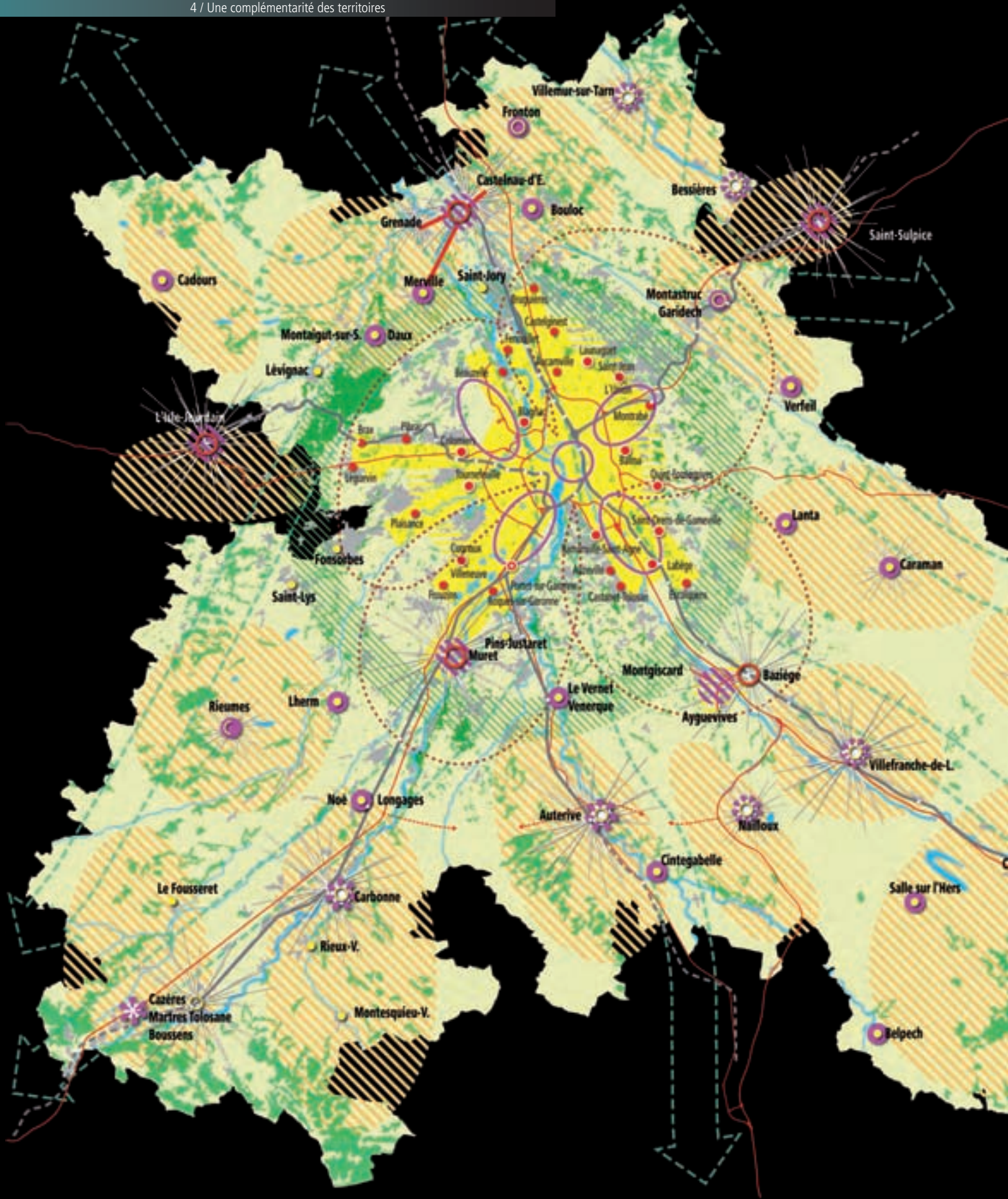
En particulier, les tracés géographiques, comme celui de la Couronne Verte, des corridors écologiques, sont indicatifs. Ils indiquent de grands principes qui seront affinés et déclinés à l'étape des Documents d'Orientations Générales.

## ... et à une cartographie des grandes orientations par grands secteurs géographiques

La cartographie synthétise les orientations de l'InterSCoT telles qu'elles sont explicitées dans le parti d'aménagement, cartes concept et cartes stratégiques.

Autour des trois verbes Maîtriser, Polariser, Relier, elle formule les grandes orientations et les décline, lorsque cela est nécessaire, par échelle de territoire :

- le cœur d'agglomération, soit la Ville intense, Toulouse et les communes de la première couronne,
- le périurbain proche, soit les territoires inclus dans le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine au contact du cœur d'agglomération,
- le périurbain, soit la grande couronne toulousaine composée des territoires des SCoT Nord, Lauragais et Sud.



# L'InterSCoT



**Maitriser**

*Faire fructifier le capital naturel agricole, bien commun du territoire*  
**Définir et protéger les territoires non urbanisés stratégiques...**

- Protéger les espaces agricoles à enjeu, à préserver sur le long terme (production, mitage des espaces, développement urbain mesuré)
- Protéger les cœurs de biodiversité et les espaces verts majeurs, espaces naturels remarquables et territoires de fonctionnement écologique, prendre en compte les grands paysages identitaires

**...Les valoriser à travers un maillage vert et bleu cohérent**  
 Constituer un **maillage Vert et Bleu** irriguant le territoire et accessible aux habitants (espaces verts), s'appuyant sur les territoires non urbanisés stratégiques, et sur les continuités écologiques à préserver

- Constituer une **Couronne Verte**, espace de projet, s'appuyant sur les espaces verts majeurs les plus fragiles, soumis à pression foncière

**Polariser**

*Promouvoir un modèle urbain polycentrique hiérarchisé*  
**En cœur d'agglomération, valoriser les sites métropolitains et accueillir la croissance sur les territoires les plus capables**

- Faciliter l'accès des habitants et l'emploi en densifiant la ville (ville intense)
- Développer les centres urbains et les territoires les mieux dotés en équipements et services, en renouvellement urbain et en nouveaux quartiers mixtes
- Pôles secondaires en appui des centres urbains
- Faciliter l'accès des grandes fonctions dans les portes métropolitaines

**A la charnière entre territoires, conforter des centralités sectorielles**  
 Conforter ou faire émerger des centralités sectorielles, disposant d'un bon niveau d'activité économique et de service à la population

**Dans le périurbain, polariser le développement sur les pôles d'équilibre, développer des projets économiques, afin de rapprocher les activités des habitants**

- Polariser le développement et accroître la diversité des fonctions dans les pôles d'équilibre (habitat, services, commerces...) ... sous condition d'amélioration des TC
- Faire émerger de façon sélective des sites économiques de bassin d'attrait inter-SCoT (économie productive et filières de diversification), offrant une haute qualité environnementale et de services
- ... complétés par des sites relais
- Renforcer le maillage en pôles de service, en appui aux pôles d'équilibre

**Relier**

**Le « système de déplacements » : Une organisation en bassin de vie arrivés à un cœur d'agglomération multi**  
**Dans la ville intense, développer un maillage TC performant**

- Passer de « l'italale à la toile » par un maillage performant en TC, créer des boulevards urbains multivoies, privilégier les modes alternatifs à la voiture, ainsi que la densité et la mixité urbaine (contacts d'axe)

**En secteur périurbain proche, conforter et desservir les polarités dans une logique de quadrant**  
 Conforter les bassins de mobilité comme espaces de proximité pour les habitants, privilégier un fonctionnement qui s'appuie sur les centres urbains du cœur d'agglomération situés dans le même quadrant

- compléter la desserte en TC en lien avec la ville intense, valoriser l'usage du fer, le réseau cyclable, le co-voiturage et l'intermodalité

**Dans le périurbain, conforter le fonctionnement en bassins de vie polarisés**

- Organiser des bassins de vie autour des pôles d'équilibre
- Renforcer le colossement TC afin de relier les pôles d'équilibre au cœur d'agglomération
- Développer les pôles d'échange et d'intermodalité, complétés par une desserte au sein des bassins de vie
- Continuités d'itinéraires structurés

## Le secteur Centre

Le secteur correspond au SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine et aux territoires situés à son pourtour immédiat. Véritable "cœur d'agglomération", il dispose de l'essentiel des grands équipements et services métropolitains, notamment dans l'hypercentre de Toulouse qui constitue une véritable "porte métropolitaine". Le secteur centre est amené à jouer un rôle essentiel dans l'accueil des nouveaux habitants, notamment à proximité des axes structurants de transport en commun, véritables supports de développement et d'intensification urbaine.

Les différents centres urbains à conforter sont systématiquement connectés à ces axes de transport. Ils maillent le cœur d'agglomération et offrent aux habitants les services et équipements nécessaires. Muret, de par sa situation géographique particulière et son statut de sous-préfecture, joue un rôle spécifique de "centralité sectorielle". De la même manière, le triangle Bazège – Ayguesvives – Montgiscard pourrait à l'avenir jouer un rôle similaire pour le Sud-Est.

A l'intérieur de ce grand secteur, l'articulation entre les différents espaces de vie des habitants s'organise par grands quadrants, délimités par les mobilités quotidiennes et par la structuration des réseaux de transport. Ces quadrants font aussi la transition entre la "Ville Intense", soit Toulouse et les communes proches, et les secteurs périurbains proches ou éloignés.

Au sein de ces quadrants, le niveau de densité urbaine, d'offre de services, d'emploi, de maillage par les transports en commun s'intensifie jusqu'au cœur d'agglomération où les habitants de l'aire urbaine ont un accès au réseau urbain, notamment à partir des principaux points d'interconnexion multimodaux que constituent les quatre "portes métropolitaines", au Nord-Ouest (site aéroportuaire Blagnac, Colomiers), au Sud (Cancéropôle...), au Sud-Est (sites du Campus de Ranguel, Aerospace Valley, Labège...), au Nord-Est (Gramont...).

Le rôle de ces portes sera central dans le fonctionnement des quadrants, mais également dans celui des territoires plus éloignés. En effet, accessibles tous modes confondus, à l'ensemble des territoires de l'aire urbaine, elles pourront concentrer des fonctions métropolitaines, comme l'enseignement et la recherche, les activités de hautes technologies, les équipements ou services métropolitains. Véritables lieux de centralités, elles seront le support de projets urbains importants.

Complémentaire à cette structuration urbaine, une Couronne Verte constituera un espace de projet sur des territoires sous pression foncière. Reliant à la fois des éléments existants (Réseau Vert et Bleu, cœurs de biodiversité...) ou à créer (projets de "parc urbain" ou de nouvelle forêt), cette charpente paysagère vise à maîtriser clairement le front urbain dense et à offrir un espace de transition commun aux habitants du secteur centre comme à ceux des secteurs périurbains. Ainsi, au-delà de son rôle tampon régulateur entre les territoires, la Couronne Verte sera composée majoritairement d'espaces accessibles aux habitants (espaces de nature, de loisirs...), tout en confortant clairement sa vocation économique, notamment pour le maraîchage afin de favoriser les circuits courts pour l'alimentation plus largement, le projet d'aménagement prendra en compte fortement la préservation de l'agriculture périurbaine, en définissant une limite claire entre urbain et rural et en instaurant un principe de développement mesuré sur les territoires concernés.

Le fonctionnement cohérent du territoire s'inscrit également dans le respect des grandes continuités écologiques. La continuité de ces espaces, qui irrigue tout le territoire de l'aire urbaine et inclut la couronne verte devra être identifiée comme un objectif prioritaire dans la construction d'un vaste maillage Vert et Bleu à l'échelle de l'InterSCoT.





## Le secteur Sud-Ouest

Le secteur Sud-Ouest est structuré par la géographie des vallées de la Garonne, de l'Ariège, de la Lèze et du Touch qui constituent autant de corridors écologiques et d'entités paysagères.

Le secteur s'ancre clairement dans le SCoT central au niveau de la centralité sectorielle de Muret, polarisant des équipements et services d'agglomération. Il s'appuie également sur les grandes zones commerciales de Portet-sur-Garonne et Roques, ainsi que sur les zones d'activité de la rive gauche de Toulouse. La future porte métropolitaine, centrée sur le triangle Cancéropôle – Portet – Grand Mirail, viendra à terme compléter la structuration de ce territoire.

Plusieurs pôles d'équilibre (Carbonne, Cazères, Auterive), bien desservis par le réseau ferré et les grands axes routiers, devraient jouer un rôle actif dans l'animation du territoire périurbain et structurer leurs bassins de vie, fonction complétée par plusieurs pôles de service (Noé, Cintegabelle, Montesquieu-Volvestre...). Dans le cadre de l'orientation retenue de polarisation du développement, ces pôles d'équilibre seront amenés à accueillir une part importante du développement futur, en termes de logement, de projet économique, d'équipements et de services, et appelleront une convergence des politiques publiques.

Les pôles d'équilibre disposent d'une gare dont le niveau de service devrait être renforcé afin de mieux les relier à l'agglomération. Le pôle d'équilibre en émergence de Rieumes demandera préalablement une amélioration de sa desserte en transports en commun pour assumer sa fonction. Parallèlement, leur fonction de pôles d'échange et d'intermodalité pour les habitants des bassins de vie devrait être confortée (organisation des rabattements, renforcement des liaisons entre bourgs-centres...). Une jonction Sud assurant la continuité des grands itinéraires routiers via Auterive, entre la vallée de la Garonne et la vallée de l'Hers constitue également un objectif de meilleur fonctionnement et de structuration de ce vaste territoire du Piémont pyrénéen.

La structuration de la Couronne Verte intéresse aussi particulièrement ce secteur dont la limite du front urbain est peu marquée, bien que plusieurs entités remarquables existent déjà (espaces boisés, confluence Ariège Garonne, sites de gravières...). C'est pourquoi le projet s'inscrit au sud de Muret, reliant les espaces boisés de l'Ouest à ceux plus étendus des coteaux sud. Les continuités écologiques s'appuient sur le réseau hydrographique Ariège –Garonne, ainsi que sur les espaces boisés disséminés au sud de la forêt de Bouconne.



## Le secteur Sud-Est

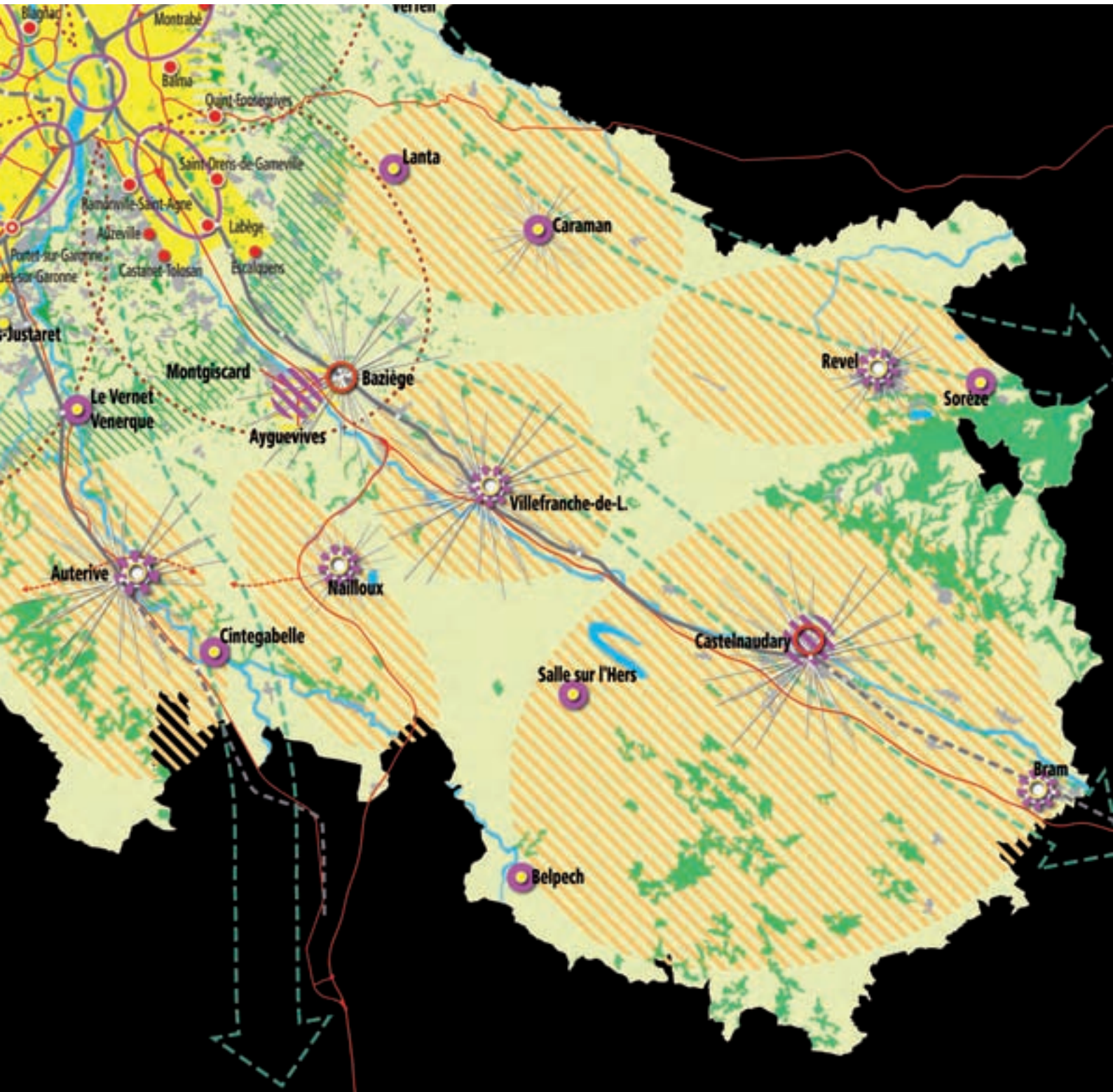
Secteur le plus étendu géographiquement, il est structuré par la plaine du Lauragais et les coteaux attenants, ainsi que par des axes majeurs de communication A 61, la RD 813 (ex RN 113) et voie ferrée. Il dispose de forts éléments identitaires avec des paysages remarquables (Canal du Midi, réservoir de Saint-Ferréol, coteaux boisés, Montagne Noire) que fréquentent régulièrement les habitants de l'aire urbaine. Il se distingue également par ses activités agricoles et son patrimoine bâti de qualité (fermes et villages du Lauragais en particulier).

Ce secteur est fortement ancré au cœur d'agglomération par les grands sites d'activité et de recherche du Sud-Est de Toulouse et du Sicoval, avec une forte spécificité scientifique et technologique. Ce point d'ancrage constitue également une future porte métropolitaine, en connexion avec le réseau des transports urbains.

Des liaisons routières transversales complètent l'organisation du territoire, en direction de Revel et des coteaux Est, en direction du Sud et de l'Espagne, via l'autoroute A 66. Toutefois, une continuité des grands itinéraires vers les vallées de l'Ariège, de la Lèze et de la Garonne, via Nailloux et Auterive pourrait renforcer la structuration de ce grand territoire.

A la sortie de Toulouse, un chapelet de communes urbaines s'organise le long de la RD 813. Si le projet inscrit une nouvelle centralité sectorielle autour de Baziège, les pôles d'équilibre de Villefranche-de-Lauragais, Nailloux, Revel et Bram seront amenés à structurer les territoires plus éloignés. Avec des projets économiques d'ampleur, de dimension interrégionale Castelnaudary constituera, de par ses abouts, une future centralité sectorielle. Les spécificités des compétences économiques existantes placent les projets économiques dans la dynamique du pôle de compétitivité AgriMip Innovation, en complément des sites de l'agglomération toulousaine.

Le secteur dispose de grandes entités forestières qui seront à conforter (Montagne Noire, Coteaux). Afin d'assurer la continuité de la Couronne Verte, un projet de nouvelle forêt est inscrit à l'Ouest de Baziège. Des corridors écologiques intéressent le secteur Sud-Est et devront faire d'objet d'une protection et d'une valorisation, ainsi que les zones de coteaux situés entre la plaine du Lauragais et la vallée de l'Ariège.





## Le secteur Nord

Le secteur Nord est composé de plusieurs territoires disposant d'une réelle identité, mais séparés par des limites naturelles (la Garonne) ou des distances importantes. Il est structuré par deux grands corridors de circulation en direction de Bordeaux et Paris (A 62, grandes lignes ferroviaires, Canal latéral à la Garonne), et en direction d'Albi (A 68, TER).

Cette configuration en couronne pose un enjeu de structuration territoriale afin d'assurer des continuités et des complémentarités, alors que la logique de fonctionnement est aujourd'hui plus perceptible par sous-secteurs. Une autre spécificité du territoire du Nord est l'existence d'importants projets économiques dans sa proximité immédiate sur Montbartier et Saint-Sulpice-sur-Tarn, du fait de la bi-polarisation entre Toulouse et Montauban d'une part, et de Toulouse et Albi d'autre part.

L'autoroute A 62 délimite un secteur particulier, fortement sollicité de par sa situation entre Toulouse et Montauban, tant en matière d'habitat que d'économie (Eurocentre). L'axe historique de la RD 820 Nord (ex



RN20 Nord) (logistique, industrie) rattache le secteur à l'agglomération toulousaine, sans qu'un espace particulier puisse être repéré et constituant une porte métropolitaine (opération de restructuration en cours). L'inscription du projet de Couronne Verte au Nord de Bruguères devrait permettre une meilleure lisibilité du front urbain dans ce secteur.

L'ambition du projet est de construire une véritable centralité sectorielle autour du bi-pôle de Castelnaud d'Estrétefonds-Grenade, en s'appuyant sur ses atouts spécifiques (économie, accueil résidentiel...) et des communes proches (projet économique de Merville), ainsi que sur l'amélioration des liaisons transversales Est-Ouest.

Le secteur Nord-Ouest Cadours - Grenade constitue une entité particulière, fortement marquée par l'activité agricole où des projets de développement économique se développent. Il pourrait bénéficier à terme, avec la réalisation d'un nouveau franchissement de la Garonne, des effets de la porte métropolitaine de Blagnac, site d'interconnexion de l'aéroport international, de la RD

902 (voie lactée) et de la ligne E de tramway et pôle économique majeur, dédié à l'aéronautique et à différents équipements de centralité (site du futur parc des expositions).

La partie Nord-Est du secteur est fortement structurée par l'autoroute A 68 et le futur pôle économique et urbain de Saint-Sulpice-sur-Tarn, situé en dehors du périmètre du SCoT. Il présente des paysages de qualité, des vallées et des massifs forestiers remarquables. Ses connexions avec l'agglomération toulousaine devraient s'effectuer au niveau de la porte métropolitaine de Gramont, site d'interconnexion A 68 / ligne A du métro, pôle économique, d'équipements et services de centralité.

Au sein du secteur Nord, des complémentarités est-ouest s'organisent le long des vallées du Tarn et du Girou, avec un développement polarisé autour de Bessières, Montastruc, Villémur-sur-Tarn, Fronton, Verfeil, Bouloc, ..., Verfeil, Fronton. Les vallées et leurs coteaux portent également les projets de continuités écologiques et la Couronne Verte.







## PARTIE 5

# Vers la mise en œuvre « Piloter »

## Des Projets d'Aménagement et de Développement Durable aux Documents d'Orientations Générales

La Vision Stratégique constitue la troisième contribution de l'InterSCoT à l'élaboration des SCoT. Elle intervient après le document contributif aux diagnostics des différents SCoT et la contribution aux États Initiaux de l'Environnement.

Dans la démarche de mutualisation, il s'est agi de produire une réflexion préalable aux exercices de PADD portés par les différents Etablissements de SCoT, sur les grands défis qui se posent au territoire et un "cahier des charges" négocié notamment sur l'accueil des populations et des emplois, les objectifs des politiques publiques et la définition d'un parti d'aménagement à l'échelle de l'aire urbaine.

### **Une Vision Stratégique partagée pour une cohérence de l'aménagement du territoire de l'aire urbaine**

La Vision Stratégique dans son élaboration a permis :

- de déterminer les grands enjeux de l'InterSCoT (les "incontournables"), chaque SCoT en ayant la charge la traduction sur son propre territoire, tout en gardant l'initiative de construire leur propre projet,
- de préciser les enjeux des politiques publiques,
- de définir des concepts partagés (Couronne Verte, pôles d'équilibre, développement mesuré...) qui instaurent un langage commun entre les différents acteurs de territoires représentés par les schémas et cartes stratégiques avec des légendes explicites. Cette démarche se concrétise dans la rédaction partagée d'un glossaire qui constitue un "langage commun" entre les différents projets.

La Vision Stratégique définit ainsi le contenu politique du projet au niveau de l'InterSCoT.

Ce document se nourrit des travaux de chaque SCoT, notamment des exercices de Pré-PADD établis par les Etablissements Publics fin 2007, des réunions d'ateliers territoriaux qui s'en sont suivis, ainsi que des documents contributifs produits au titre des avis des membres associés et de l'État, invité permanent de l'InterSCoT. Il a fait l'objet d'une procédure de validation au cours de l'année 2009 après un troisième échange SCoT/InterSCoT dans le cadre de nouveaux Ateliers territoriaux.

### ***Lauragais, les coteaux vers Lauzerville***



### ***Sud Toulousain, les gravières***



### Des contributions à l'élaboration des Documents d'Orientations Générales

Pour poursuivre l'effort de cohérence, de futures contributions de l'InterSCoT porteront sur l'élaboration des Documents d'Orientations Générales rassemblant les prescriptions permettant la mise en œuvre du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCoT. Les DOG définissent les principes qui doivent guider l'écriture des documents qui doivent lui être compatibles en précisant les modalités d'application de ces principes. C'est sur cette base que s'établira la compatibilité des PDU, PLH, SDC... et des différents PLU communaux et intercommunaux.

Dans cette perspective, cinq groupes de travail spécifiques ont été créés :

- Groupe de travail « Protection, valorisation de l'espace agricole et naturel » qui travaillera en particulier sur la définition des espaces agricoles et naturels à enjeu, sur le maillage vert, et plus précisément sur "la couronne verte" ;
- Groupe de travail « Polarités » qui travaillera sur la construction des polarités et des bassins de vie (logements équipements services) ;
- Groupe de travail « Modèle de développement économique » qui travaillera sur les lieux stratégiques de l'accueil des activités et sur les complémentarités entre les territoires ;
- Groupe de travail « Armature commerciale » qui travaillera sur le niveau d'équipement commercial (proximité, intermédiaire, pôle) au regard du projet de territoire ;
- Groupe de travail « Urbanisme – Transport » qui travaillera sur la cohérence entre développement urbain (densité) et desserte en transports publics.

Chacun a en charge une contribution InterSCoT dont l'objectif, sur la base de la « Vision Stratégique » de l'aire urbaine, est d'aboutir à des traductions concrètes de la thématique traitée, tant en termes spatial que de mise en œuvre, dans les différents Documents d'Orientations Générales de SCoT.

*Nord Toulousain, le Ramier des Hospices à Seilh*



*Toulouse, les digues de la Garonne*



## Les leviers de la mise en œuvre des projets de SCoT

### Les moyens d'agir

#### **Se doter d'outils pour mettre en œuvre les grandes orientations du parti d'aménagement**

L'ambition exprimée par l'InterSCoT de préparer l'Aire Urbaine aux grands défis économiques, sociaux et environnementaux, en garantissant un développement équilibré et durable, nécessite une réflexion sur la mise en œuvre du projet d'aménagement.

A ce titre, des outils sont proposés dans ce chapitre. Ils ont pour objectif de fédérer les énergies et de concentrer les moyens sur les principaux enjeux du parti d'aménagement de niveau interSCoT, les "incontournables" qui conditionnent la réussite et la cohérence du projet. Les collectivités locales pourront s'en saisir et les utiliser aux différentes échelles des territoires. La mise en œuvre constitue un enjeu fort de gouvernance pour l'ensemble des acteurs, et en premier lieu pour l'InterSCoT et les grandes collectivités (Département, Région et État).

#### **En cohérence avec le parti d'aménagement, la mise en œuvre est structurée autour des trois verbes Maîtriser, Polariser, Relier**

- **Maîtriser** l'urbanisation : faire fructifier le capital naturel et agricole, bien commun du territoire ;
- **Polariser** : promouvoir un modèle urbain polycentrique hiérarchisé, organiser la complémentarité territoriale de l'économie ;
- **Relier** : renforcer une organisation en bassins de vie arrimés à un cœur d'agglomération maillé.

Pour chacune de ces grandes orientations de l'InterSCoT, les principes du parti d'aménagement sont énoncés selon leur échelle de pertinence : InterSCoT, cœur d'agglomération, territoires périurbains...

#### **Les actions et outils de la mise en œuvre**

A chaque action, correspond un outil de mise en œuvre que les collectivités locales pourront utiliser. Certaines actions reprennent des procédures existantes qui sont rappelées, d'autres sont spécifiques au projet de l'InterSCoT et elles revêtent un caractère novateur.

#### **Les acteurs associés**

Les acteurs concernés par la mise en œuvre sont précisés selon les actions et les niveaux de territoire. Le pilotage est identifié, souvent au niveau des établissements de SCoT, en association avec une intercommunalité "à la bonne échelle" des projets.

Cependant d'une manière générale, les outils de la mise en œuvre devront faire l'objet d'une véritable concertation préalable avec tous les acteurs concernés, afin de retenir des outils réalistes, fruit d'une large réflexion où chaque maître d'œuvre apportera sa contribution à la Vision Stratégique dans le cadre de ses compétences.

Objectif de maîtrise de l'urbanisation : faire fructifier le capital naturel et agricole, bien commun du territoire

**Valoriser les espaces non urbanisés au sein d'une charpente paysagère à travers la constitution d'un maillage Vert et Bleu et la définition d'une Couronne Verte**

*Échelles de territoires concernés : territoire de l'InterSCoT, des SCoT, du département, des communes.*

**Action 1 : Engager collectivement la réalisation d'une "Couronne Verte InterSCoT"**

*(InterSCoT, EP de SCoT)*

Les principes d'aménagement en matière d'environnement et de protection des espaces sensibles devront être traduits précisément dans un document InterSCoT contributif aux Documents d'Orientations Générales : espaces intangibles non urbanisés, coupures vertes entre espaces urbanisés, continuités écologiques et paysagères, espaces agricoles à enjeu, tracé de la Couronne Verte. Des outils de gestion du projet pourront ensuite être mis en place :

- une politique foncière volontariste, "à la bonne échelle", avec une charte et un programme d'actions foncières (portage foncier, requalification, aménagement, études) (Intercommunalités, EP SCoT) ;
- un recours plus fréquent aux outils fonciers traditionnels : Zone d'Aménagement Différé, droit de préemption, voie amiable, périmètre d'intervention foncière (collectivités locales, État) ;
- un rapprochement et une contractualisation avec la SAFER pour une intervention sur le marché foncier agricole (SAFER) ;
- une inscription dans les PLU des espaces protégés et des continuités à conserver ou créer.



**Le Canal du Midi**

**Action 2 : Mettre en œuvre le Projet agricole établi par la profession au niveau départemental**

*(État, organisations professionnelles agricoles, acteurs de l'aménagement du territoire, Conseil Général)*

- déterminer les priorités en termes de production et d'aménagement des structures d'exploitation ;
- définir un cadre de référence pour l'ensemble des acteurs du monde agricole, adapté aux évolutions du secteur et révisable afin de garder toute sa pertinence ;
- utiliser l'outil "Zone Agricole Protégée" (ZAP) selon la qualité des productions, la localisation géographique, et les menaces de disparition engendrées par l'urbanisation (Collectivités locales, propriétaires et exploitants agricoles, Chambre d'Agriculture, CDOA, État).

## Limiter et conditionner l'expansion urbaine

Échelles de territoires concernés : territoires des SCoT, des communes

### Action 3 : Mise en œuvre d'une gestion de l'ouverture des sols à l'urbanisation

- S'appuyer fortement sur les PLU pour traduire concrètement et précisément les orientations retenues en matière agricole (Communes, EP de SCoT) : Inscription de zones agricoles "A" et naturelles et forestières "N" ; espaces boisés classés dans les PLU, pour une protection ou une création de boisements ou d'espaces verts, particulièrement en milieu urbain ou périurbain ;
- Suite à la définition des territoires à développement mesuré (EP de SCoT) et des conditions à l'ouverture à l'urbanisation, élaboration d'un plan de connaissance de l'EP de SCoT vis à vis des communes. Cette action peut anticiper l'élaboration du DOG, afin de préserver le futur ;
- Examen des documents d'urbanisme par les intercommunalités et EP de SCoT, avis donné sur les PLU et les zones à urbaniser "NA / AU", sur la base du Document d'Orientations Générales, contreparties éventuelles en matière environnementale, disponibilités d'accueil selon les conditions d'ouverture à l'urbanisation.



Grenade

## Objectif de polarisation

### Promouvoir un modèle urbain polycentrique hiérarchisé

Conforter les centralités urbaines comme territoires d'accueil de la croissance démographique, faire converger les politiques sectorielles en matière d'accessibilité, de services et d'équipements, de logements, d'emplois

Échelles de territoires concernés : Territoires du SCoT Grande Agglomération toulousaine

### Action 4 : Mettre en place une territorialisation et une harmonisation des politiques sectorielles : Charte d'Implantation des Equipements et Services (CIES), Programmes locaux pour l'habitat, Plan des Déplacements Urbains, Schéma de Développement Commercial...

(SMEAT, Communauté urbaine et d'Agglomération, Communauté de Communes, Conseil Général, Conseil Régional, État).

- Les politiques publiques sectorielles feront l'objet d'une déclinaison de leurs objectifs par territoire, en accord avec les orientations du SCoT inscrits dans le Document d'orientations générales (territoires stratégiques d'intensification, polarisation...);
- Des Conférences InterSCoT, à l'instar de celle sur l'urbanisme commercial, permettront de garantir une harmonisation des politiques menées dans le SCoT central et dans les secteurs périphériques (EP SCoT, intercommunalités).

### Action 5 : Élaborer des "Contrats de territoire ou d'axe"

(Tisséo, collectivités locales)

- L'objectif est de garantir la cohérence urbanisme/transport (densité mixité, desserte TC ), notamment le long des secteurs dotés d'une infrastructure de transport efficace ;
- Pour certains quartiers de Toulouse, il s'agira de mettre en place une politique de discrimination positive facilitant leur réinsertion dans la ville (Grand Projet de Ville, RN 20 Nord...). Le Contrat portera alors sur un territoire de recomposition urbaine.

### Action 6 : Etablir des Projets et Contrats d'Agglomération

(SMEAT, Communauté Urbaine et d'Agglomération, Communauté de Communes, Conseil Général, Conseil Régional, État).

- Ces projets définiront en particulier les équipements et services complémentaires au rayonnement métropolitain, en appui au projet de territoire inscrit dans le SCoT : centres d'accueil, foire expo, centre d'affaires, cité internationale, emploi... (confèrent également les actions en faveur du développement économique).

### Accroître la polarisation du développement urbain sur les principaux pôles d'équilibre périurbains

Échelles de territoires concernés : Territoires périurbains

### Action 7 : Construire une intercommunalité à la bonne échelle

(EP SCoT, intercommunalités)

- Les contours de l'intercommunalité devraient peu à peu se caler sur les territoires de projet, afin de mieux organiser le territoire et les solidarités nécessaires ;
- Un objectif de renforcement de l'ingénierie de projet (équipes techniques) et de mise en réseau de cette ingénierie au niveau InterSCoT (mutualisation des savoir-faire).

### Action 8 : Etablir un "Contrat de pôle d'équilibre" entre la collectivité concernée et les différents maîtres d'ouvrage

(EP SCoT, Conseil Général, Conseil Régional, État, Tisséo, Chambres Consulaires)

Ces contrats formaliseront un projet urbain ambitieux sur les pôles d'équilibre :

- précisant le niveau nécessaire en matière d'équipements et services à l'accueil de population prévu (collège, lycée commerces, maillage des transports publics...);
- définissant les engagements réciproques par exemple des "contrats de quartier-gare" (Tisséo) ;
- déclinant la politique du logement par territoire en termes quantitatifs et qualitatifs et les conditions de l'accueil économique ;
- inscrivant ces projets dans une démarche innovante en matière architecturale, sociale, énergétique, de quartiers durables, fortement appuyée sur les transports en commun.

Pour accompagner ces projets, il s'agira de :

- mettre en place une politique foncière à la bonne échelle et garantir dans les pôles les capacités d'accueil dans le PLU, négocier parallèlement des développements limités ailleurs (intercommunalités, EP de SCoT) ;
- favoriser l'implantation des activités économiques notamment par le biais de mesures incitatives fiscales.

## Organiser la complémentarité territoriale de l'économie

### Assurer le rayonnement et la compétitivité de l'aire urbaine

*Échelles de territoires concernés : Territoires de l'InterSCoT, espace métropolitain*

### Action 9 : Mettre en place des coopérations d'objectifs sur un programme d'équipements à l'échelle de l'espace métropolitain

*(État, Conseil Général, Conseil Régional et collectivités locales, dont celles des villes moyennes proches).*

Cela demande de :

- définir les besoins en grands équipements et services de niveau métropolitain (centre d'affaires, foire expositions, Cité Internationale, Pôle universitaire, équipements culturels...);
- faire converger les projets d'aménagement des territoires des grandes collectivités (Schéma régional de développement économique, Schéma régional d'aménagement durable du territoire, Schéma territorial des infrastructures économiques...) et de l'État à l'échelle métropolitaine.

### Action 10 : Soutenir les pôles de compétitivité

*(gouvernance des pôles, InterSCoT, collectivités)*

- Associer l'InterSCoT à la gouvernance des pôles de compétitivité, mettre en place au niveau InterSCoT une coordination des actions ;
- Inscrire dans les SCoT les actions d'accompagnement nécessaires à la bonne insertion des sites des pôles de compétitivité (desserte, services...), assurer la mise en réseau de ces sites.

## Mettre en œuvre un nouveau modèle de développement économique visant à équilibrer l'emploi sur les territoires

*Échelles de territoires concernés : Territoires de l'InterSCoT, espace métropolitain*

### Action 11 : Mettre en perspective un Schéma de développement Économique de l'aire urbaine de Toulouse

*(Établissements Publics de SCoT, Communautés Urbaines, Communautés d'Agglomération, Conseil Régional, Conseil Général, État, Chambres Consulaires, acteurs du développement local, villes moyennes et bourgs proches, autres SCoT...)*

L'objectif est de renforcer le rayonnement et la compétitivité de l'InterSCoT, d'accompagner le desserrement de l'activité économique sur les territoires, de diversifier les compétences et les qualifications. Il s'agira :

- de définir une politique d'accueil des entreprises, dont les PME – TPE, l'artisanat... (zones d'activités, quartiers mixtes) prenant en compte l'impact sur l'environnement et les paysages ;
- de s'appuyer sur les secteurs d'excellence pour diversifier les compétences et les qualifications, de conforter les secteurs en émergence, notamment dans l'économie résidentielle (environnement, services aux personnes...);
- d'engager un dialogue avec les territoires limitrophes porteurs de projets économiques (Saint-Sulpice, Montbartier, L'Isle-Jourdain...) pour une meilleure cohérence, voire des coopérations, notamment sur les activités de logistique (schéma métropolitain à définir).



## Objectif d'organisation en bassins de vie arrimés à un cœur d'agglomération maillé

### Action 12 : Appuyer fortement en tant qu'enjeu pour l'InterSCoT, le développement de grands projets économiques en périphérie : les sites économiques de bassin

(Établissements Publics de SCoT, Communautés Urbaines, Communautés d'Agglomération, Conseil Régional, Conseil Général, État, Chambres Consulaires, acteurs du développement local...)

- identifier de façon sélective les projets à soutenir et leur vocation attendue (sites, niveaux de service, normes environnementales), en référence aux zones de niveau II régional ;
- négocier un programme d'actions, afin de faire converger les efforts sur des projets identifiés, en lien avec les politiques de labellisation de la Région et les actions économiques du Département ; mettre en place des coopérations avec le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine.



### Assurer une meilleure cohérence transport/urbanisme

*Échelles de territoires concernés : Territoires du cœur d'agglomération, périurbain proche, pôles d'équilibre et bassins de vie*

### Action 13 : Des contrats entre autorités organisatrices de transport et collectivités porteuses de projets d'urbanisation

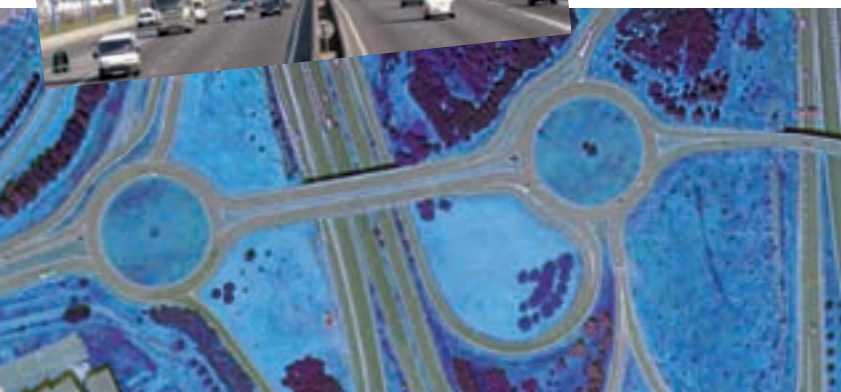
*Autorités organisatrices de transports collectifs (Tisséo, Conseil Général, Conseil Régional) et collectivités locales, EP SCoT*

Pour mettre en œuvre les objectifs de densité et de mixité autour des transports collectifs, ces contrats permettront une meilleure adéquation entre desserte en transports collectifs et urbanisation :

- sur le SCoT central, des "Contrats d'axe" devront être signés et mis en œuvre pour tout nouveau projet de TCSP permettant une adéquation entre le niveau d'offre mis en œuvre par Tisséo et la densité urbaine autour du TCSP. Des contrats peuvent également porter sur un territoire plus large que la simple bande d'influence d'un TCSP, ils associeront le Conseil Général en tant qu'autorité organisatrice des transports périurbains lorsqu'ils auront pour objet la réalisation de projets de bus en site propre ;
- sur les pôles d'équilibre périurbains, des "Contrats de gare" pourraient être signés entre le Conseil Régional et les communes avec les mêmes objectifs que les contrats d'axe. Ils associeront le Conseil Général en tant qu'autorité organisatrice des transports interurbains lorsque la gare est desservie par le réseau Arc-en-Ciel ou lorsqu'un projet de desserte existe.

**Action 14 :**  
**Assurer et gérer l'articulation SCoT/PLU**  
(EP SCoT et Autorité organisatrice des transports collectifs)

Un Porter à Connaissance des SCoT aux PLU pourra être établi. Un examen attentif des exercices de PLU sera mis en œuvre et un avis des EP de SCoT sera émis sur les PLU. Afin de s'assurer que les choix d'urbanisation nouvelle intègrent la préoccupation de la desserte en modes doux et en transports collectifs, les établissements publics de SCoT, pourront consulter les autorités organisatrices de transport compétentes pour la commune concernée par un projet d'urbanisation. Des recommandations pourront être faites, notamment sur les projets autour des gares



**Développer une politique de transport favorisant les alternatives à la voiture individuelle en solo**

*Échelles de territoires concernés : territoires de l'Inter-SCoT*

**Action 15 :**  
**Mise en place d'un "Comité de Pilotage Transports publics"**

*(Tisséo-SMTC, Conseil Général, Conseil Régional, EP de SCoT)*

- Il aura pour objectif la cohérence des politiques de transport public et leur coordination (Plan de Déplacements Urbains, Schéma Départemental des Transports Collectifs, Plan Régional des Transports) ;
- Il associera les 3 autorités organisatrices et se réunira aux étapes-clés d'élaboration des SCoT et des documents de programmation des transports ;
- Une charte de coopération entre autorités organisatrices sur l'aire urbaine permettrait de préciser les modalités de mise en œuvre des SCoT et de s'accorder sur un schéma de maîtrise d'ouvrage ;
- Les établissements publics de SCoT pourront élaborer un Porter à connaissance, précisant par exemple les axes stratégiques de développement et les pôles d'interconnexion à privilégier, et donner un avis sur les projets des AOT.

**Action 16 :**  
**Mise en place d'un "Comité de Pilotage Réseau Routier"**

*(InterSCoT, État, Conseil Général, Communauté Urbaine, Communautés d'Agglomération ayant compétence voirie)*

Il se réunira au moins une fois par an à l'initiative du GIP InterSCoT pour échanger sur le suivi de la mise en œuvre des SCoT et les projets de transport. Il a pour objectif de s'accorder sur un schéma de maîtrise d'ouvrage et aussi sur une coopération d'objectifs concernant les grandes infrastructures d'échange et de transit.

## Le pilotage de l'InterSCoT

### Une forme originale de gouvernance

L'InterSCoT de l'aire urbaine toulousaine constitue une expérience originale et innovante qui a permis de rapprocher les points de vue autour des grands enjeux de l'aire urbaine, de définir des objectifs communs pour chacun des SCoT.

Le GIP InterSCoT représente également une nouvelle forme de gouvernance des territoires, engageant une mutualisation des moyens d'étude. Ses missions ont été fixées dans l'objectif d'élaboration des SCoT, afin de garantir une bonne coordination des moyens et une cohérence des orientations. L'animation InterSCoT et les documents contributifs produits concourent à ces objectifs d'harmonisation.

### L'InterSCoT, un appui pour la mise en œuvre

Afin de garantir l'efficacité des projets de territoire inscrits dans les SCoT, Le GIP InterSCoT peut constituer un facilitateur utile à leur mise en œuvre (contrats de pôles...). C'est en particulier à cette échelle que la cohérence des politiques publiques peut être assurée (notion de compatibilité), sous la forme, par exemple, de conférences partenariales réunissant les acteurs institutionnels impliqués dans des politiques sectorielles. Certaines politiques pourraient être spécifiques à l'InterSCoT toulousain, à l'instar par exemple de l'équipement commercial de l'aire urbaine identifié dans le chapitre de la mise en œuvre.

### L'InterSCoT, une veille stratégique

Mettre en œuvre, c'est également se doter de capacités de veille sur l'évolution des territoires et l'efficacité des politiques publiques. Ainsi, comme le fait actuellement le SMEAT sur son territoire, le GIP InterSCoT pourra se doter d'un Outil de Veille dont les indicateurs (qui seront à définir en fonction des orientations retenues), permettraient d'établir régulièrement un bilan de l'application des SCoT du point de vue des enjeux de l'InterSCoT.

Ces exercices permettront de mettre en lumière les tendances d'évolution des territoires au regard des objectifs retenus et de suivre la mise en œuvre des projets. L'InterSCoT aura ainsi un rôle d'alerte par rapport aux territoires. L'analyse des résultats de l'application des Schémas inscrite au Code de l'urbanisme serait ainsi facilitée.

### Assurer une bonne articulation entre les différents territoires

La Charte de l'aire urbaine a volontairement porté son analyse sur un territoire élargi (bourgs proches, territoires situés sur d'autres départements, villes moyennes...). La configuration actuelle des périmètres de SCoT intègre parfois ces espaces, comme c'est le cas dans le Lauragais. Mais souvent ces territoires sont pris en compte dans d'autres exercices de planification, ou sont en dehors de toute procédure.

Dès sa mise en place, le GIP InterSCoT a inscrit dans ses objectifs la nécessaire articulation avec les autres territoires, et notamment la concertation avec les autres SCoT. Cette action est légitime, notamment dans les secteurs de forte pression foncière aux limites de l'InterSCoT toulousain où des logiques de grands projets appellent la négociation, comme c'est le cas pour le Gers, le Tarn-et-Garonne, le Tarn et l'Ariège. Une coordination des EP de SCoT pourrait dès lors se mettre en place, sous l'égide de l'InterSCoT toulousain.





# ANNEXES

Avis de l'État (invité permanent aux travaux du GIP)

Avis des membres associés

L'organisation des territoires du GIP  
d'aménagement et de développement de l'aire  
urbaine de Toulouse et des quatre SCoT

Glossaire



# Avis de l'État

(invité permanent aux travaux du GIP)

Direction départementale de l'Équipement et de l'Agriculture  
de Haute-Garonne

Toulouse, le 10 FEV. 2009

XXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXX

Service Prospective et Stratégie

Mission Animation Territoriale

Monsieur le Président,

Comme suite aux derniers comités techniques Interscot, j'ai l'honneur de porter à votre attention un certain nombre d'observations relatives au document « Vision stratégique de l'aire urbaine » remis lors du conseil d'administration du 12 novembre 2008 et complété le 11 décembre 2008.

Mon propos s'articule autour de quatre types d'interrogations.

En premier lieu, il me semble que l'approche prospective doit être davantage mise en perspective. La vision stratégique proposée s'appuie sur l'hypothèse implicite d'une poursuite des tendances observées ces dernières décennies dans le développement de l'aire urbaine toulousaine. Compte tenu des objectifs nationaux de réduction par quatre des émissions de gaz à effets de serre (horizon 2050) et des orientations déclinées dans le cadre de la démarche du Grenelle de l'environnement, on peut s'interroger sur la nature des choix opérés. Il serait, notamment souhaitable qu'une stratégie de maîtrise de la demande énergétique soit établie à partir d'un bilan énergétique du territoire à l'échelle de l'Interscot.

Le deuxième point sur lequel je veux attirer votre attention porte sur les conditions d'appropriation de ce travail. Au gré des réunions et des précisions apportées par l'agence d'urbanisme et des partenaires du GIP interscot, l'approche collective est désormais bien engagée. Néanmoins certains concepts nécessitent toujours d'être mieux définis, expliqués et partagés : centralité sectorielle, site économique de bassin, plaque métropolitaine, porte d'agglomération, ville compacte, couronne verte... Les besoins se situent d'une part dans la clarification à apporter à leur définition, et d'autre part dans la justification explicite de leur application territoriale au regard de la réalité du fonctionnement et des besoins du territoire. Vous conviendrez en effet que la pleine et complète compréhension de ces concepts est une condition sine qua none de leur appropriation et déclinaison par les maîtres d'ouvrages de ScoT.

Par exemple, concernant l'enjeu de préservation des espaces naturels, le principe de « couronne verte » en continue autour de l'agglomération ne paraît pas réaliste. S'il s'agit de constituer une grande zone non aedificandi, les étapes du raisonnement et les conséquences sur l'aménagement du territoire nécessitent d'être précisées. S'il s'agit de doter l'agglomération d'un « poumon vert », on comprend mal qu'il soit rejeté en périphérie du territoire et qu'il ait été



préférée à un dispositif de type trame verte et bleue qui innoverait le territoire jusqu'au cœur d'agglomération et contribuerait à l'insertion d'espaces de nature en ville. S'il s'agit d'une réponse au déficit de grands espaces naturels tel qu'identifié dans l'enjeu 4.1 du document d'association de l'État, se pose alors la question des modalités de mise en œuvre.

En parallèle à cette exigence de précisions, un résumé non technique serait également bien utile pour bien appréhender la nature de cette vision.

Troisièmement, concernant la question de l'armature urbaine proposée et des conséquences en termes d'échanges, l'étude prospective visant à préciser le fonctionnement des systèmes territoriaux de l'aire métropolitaine toulousaine, conduite par mon service en 2007/2008 avec l'appui du bureau d'étude Acadie, s'avère constituer une contribution très utile pour étayer les choix en matière de vision stratégique du territoire à une échelle très large permettant de porter des éclairages sur les territoires limitrophes à celui de l'Interscot toulousain.

Enfin en dernier lieu, en matière de déplacement, les grands projets d'audience métropolitaine méritent d'être pris en compte dans leur globalité. Le projet devra ainsi intégrer concrètement l'arrivée du TGV jusqu'à Toulouse : tenir compte du projet de gare TGV Montauban Sud, intégrer l'évolution prévisible du cadencement sur l'axe Toulouse – Montauban, mais également les incidences du futur tronçon TGV Toulouse-Narbonne. Le document doit également tirer les conséquences des études et des conclusions du débat public sur le grand contournement autoroutier de Toulouse. En effet, la décision prise de ne pas réaliser un grand contournement autoroutier ne signifie pas qu'aucune solution ne doit être apportée notamment au problème de saturation que connaît l'agglomération et au déficit de liaisons transversales sur les territoires périphériques. Une réflexion mériterait ainsi d'être engagée sur le devenir du réseau de voirie primaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

*Le directeur départemental  
de l'Équipement et de l'Agriculture*



**Bertrand LOOSES**

Monsieur le Président du GIP Interscot  
11 boulevard des Récollets  
31.078 Toulouse Cedex 4



# Avis des membres associés



Toulouse, le 16 JUIL. 2010

Le Président

**Martin MALVY**  
Ancien Ministre

**Monsieur Claude RAYNAL**

Président du GIP Interscot de l'aire urbaine de  
Toulouse  
11, boulevard des Récollets  
31078 TOULOUSE CEDEX 4

Monsieur le Président,

La « vision stratégique » de l'Interscot est cohérente avec les politiques régionales et le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT), approuvé le 30 mars 2009, qui pose les principes d'aménagement de l'espace régional.

Les objectifs stratégiques que vous avez identifiés et les orientations de la charte du SRADDT, et en particulier, l'axe 1 : « Aménager l'espace régional pour un développement équilibré et une gestion raisonnée des ressources » sont pleinement compatibles.

Le SRADDT met en avant la nécessité de renforcer l'armature urbaine régionale structurée entre la métropole, les villes moyennes et l'ensemble des pôles de centralités du territoire, afin de constituer une offre de qualité, équilibrée et accessible d'activités, d'équipements et de services.

En lien avec sa compétence en matière de transport, la Région entend favoriser une urbanisation durable, plus dense, mieux reliée aux transports publics et aux infrastructures. Elle encourage le développement de l'intermodalité : nœuds et gares multimodales et intermodales, aménagement des parkings liés aux gares, développement des modes doux... Elle est particulièrement attentive aux projets d'aménagement situés à proximité des gares. La vision stratégique s'inscrit parfaitement dans cette logique d'une meilleure cohérence entre urbanisme et transport. Elle prends bien en compte les questions d'accessibilité de l'aire urbaine et plus particulièrement l'arrivée de la LGV, l'aménagement de la gare Matabiau et le prolongement de la ligne jusqu' à Narbonne.

En matière de développement économique, la vision stratégique propose un nouveau modèle de développement. La Région est attentive au choix de l'implantation des pôles d'activités économiques. En effet, celui-ci a un impact très fort sur les ressources mobilisées. Pour éviter la croissance des mobilités domicile travail, un équilibre entre emploi, habitat, services et moyens de transport est à rechercher pour le choix des implantations. C'est l'enjeu de la politique des zones d'intérêt régional de niveau I et II : concentrer les moyens sur des zones de qualité avec des services adaptés pour les entreprises. De nombreux parcs d'activités sont programmés sur le territoire de l'Interscot, ainsi que sur les territoires limitrophes. La région sera attentive à la hiérarchisation et la complémentarité des projets à l'échelon régional, en lien avec les villes moyennes, afin de veiller à la non concurrence entre les projets en terme de vocation, de commercialisation....

Sur les questions de formation, la « vision stratégique » fait référence à la nécessité d'accompagner les secteurs en émergence porteurs d'innovation et de diversification des emplois, notamment en niveaux de qualification, comme les éco-industries, la logistique, les services aux personnes, la culture, le tourisme... et la sécurisation des parcours professionnels. Ces enjeux sont également identifiés par le Plan Régional de Développement des Formations Professionnelles en cours de révision.

Sur les questions d'éducation, l'objectif fixé par l'Interscot de favoriser un même niveau de service à la population dans chaque grand secteur est au cœur de la stratégie de la Région en matière de gestion des capacités d'accueil en lycée, sachant que des enjeux propres au champ éducatif et à la gestion d'infrastructures viennent s'y articuler.

Concernant la préservation du paysage et des espaces naturels par le maillage vert et bleu, j'ai bien noté la prise en compte et la connexion avec la charpente paysagère régionale. Celle-ci sera définie par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique que la Région, en co-pilotage avec l'Etat, va engager dans les mois qui viennent.

L'agriculture et l'agroalimentaire constitue un des principaux secteurs de l'emploi régional. Le maintien d'une agriculture de qualité, compétitive et soucieuse de son environnement constitue une priorité pour la Région. Sur le territoire de l'Interscot, la Région encourage le maintien des zones de production maraîchères dans un souci d'approvisionnement en circuits courts, soutient les labels de qualité ainsi que l'agriculture biologique.

Concernant les outils de mise en œuvre proposés par la vision stratégique, en préambule, je vous rappelle que la réforme des finances locales qui vient d'intervenir supprime toute possibilité pour les Régions de faire évoluer leurs recettes et place leurs budgets sous dépendance totale de décisions prises au niveau national. Vous comprendrez que dans ces conditions qui sont sans précédent dans l'histoire des collectivités locales, et alors que nous sommes confrontés à des hausses continues des dépenses liées aux compétences transférées par l'Etat, la Région ne souhaite pas multiplier les outils de contractualisation.

S'agissant des contrats de pôle et des contrats de gare, la Région dispose de deux types de contrats, les contrats d'agglomérations et les contrats de pays. Pour la période 2008 - 2013, elle doit engager sur les trois contrats d'agglomérations de l'aire urbaine toulousaine 81,4 millions d'euros, dont 34,4 millions pour les premières années de programmation. Concernant les trois contrats de Pays de l'aire urbaine toulousaine, la Région a engagé 2,73 millions d'euros sur les programmes opérationnels 2008 et 2009.

S'agissant du développement économique de l'aire urbaine de Toulouse, le Schéma Régional de Développement Economique (SRDE), approuvé en juin 2006 par l'Assemblée Plénière, dont la révision sera engagée au mois de septembre prochain, prendra en compte cette thématique, en associant les territoires à ces travaux, comme elle l'avait fait lors de l'élaboration du schéma.

Enfin, la Conférence Permanente des Autorités Organisatrices des Transports, mise en place par les Présidents du Grand Toulouse, du Conseil Général et du Conseil Régional, sera l'instance de mise en cohérence et de coordination des politiques de transports publics. Le Comité de Pilotage Transports Publics devra s'inscrire dans cette perspective.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments distingués.

*et les meilleurs*

*Martin*

Martin MALVY



## Conseil Général

### Extrait du Procès-verbal de la séance du 26/03/2010

N°: 52529 / BP 2010 - 1 - 6 C

**Objet : Avis du Conseil Général sur les travaux InterSCoT**

**Le Conseil Général,**

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales ;

**Vu** le rapport de M. le Président du Conseil Général ;

**Considérant** qu'en qualité de Personne Publique Associée au Groupement d'Intérêt Public InterSCoT, le Conseil Général contribue à la démarche de cette structure afin de faire peser sa vision départementale en matière d'aménagement du territoire ;

**Considérant** que le Conseil Général porte une attention particulière à la démarche des SCoT et a souhaité, à travers le rapport exposant son avis sur les travaux de l'InterSCoT, rappeler les enjeux qui se posent sur le devenir de l'aire urbaine ;

**Considérant** que le GIP InterSCoT, regroupant aujourd'hui un territoire de 437 communes, a fait un certain nombre de propositions d'orientations, à inscrire dans chacun des Scot de l'aire urbaine, qui figurent dans le rapport de M. le Président du Conseil Général ;

**Considérant** que le Conseil Général souhaite veiller à la cohérence des enjeux ainsi qu'à à leur impact sur l'ensemble du territoire haut-garonnais ;

**Considérant** les observations du Conseil Général contenues dans le rapport de M. le Président du Conseil Général et notamment :

- **sur le développement économique** : le GIP Interscot propose de mieux équilibrer les activités économiques de l'aire urbaine en favorisant un desserrement des activités de l'agglomération vers les territoires périurbains.

Le Conseil Général veut être plus volontariste. Il souhaite que le terme de desserrement économique soit remplacé par la mise en œuvre d'une véritable politique de développement économique sur les territoires périphériques.

- **sur les transports** : concernant la Ligne à Grande Vitesse, le Conseil Général souhaite qu'au-delà de la ligne Bordeaux – Toulouse, soit intégré à la réflexion, l'axe Toulouse – Narbonne.

Par ailleurs, le Conseil Général, en tant que membre fondateur, insiste sur le développement du support unique de paiement Pastel et souhaite que les efforts se poursuivent avec une tarification combinée sur les réseaux urbain, interurbain et ferroviaire qui soit lisible et attractive pour l'utilisateur.

- **sur le commerce** : afin que les élus des Scot périphériques puissent mieux réguler les projets d'implantation de surfaces commerciales de 300 à 1000 m<sup>2</sup> qui échappent aux décisions des Commissions Départementales d'Aménagement Commercial (CDAC), le Conseil Général souhaite la mise en place de schémas de développement commercial dans les territoires périphériques. Il apportera son appui technique à l'élaboration de ces documents.

- **sur la protection et la valorisation des espaces naturel et agricole** : si le Conseil Général est favorable à ce principe, en revanche la mise en place du concept de couronne verte ne doit pas constituer un frein au développement économique des territoires. De plus, il appartient à chaque SCOT d'en définir le tracé.

- **sur la polarisation et le logement social** : le Conseil Général est favorable au principe de polarisation qui consiste à accueillir la population en priorité dans les communes les mieux pourvues en équipements et services.

Toutefois, il souhaite porter une attention particulière sur la problématique du logement et notamment sur la loi Scellier et ses effets négatifs.

En effet, le Conseil Général souhaite rappeler qu'en pleine crise économique, l'Etat a lancé un programme de rachat des invendus des promoteurs privés par les organismes HLM qui ont racheté ces logements à un prix élevé pour aider les promoteurs à sortir de la crise. Aujourd'hui, la loi Scellier, à travers ses mécanismes de défiscalisation, a relancé le marché de la promotion privée et contribue ainsi à la hausse des prix du foncier et de l'immobilier, ce qui rend l'accès au logement plus difficile pour les ménages.

**Considérant** que le Conseil Général encourage l'adhésion de tous à un modèle d'urbanisation plus économe, plus solidaire et plus durable pour l'ensemble des haut-garonnais.

**Sur** la proposition de son Rapporteur,

**Décide**

**Article unique** : de prendre acte de la communication de M. le Président du Conseil Général, notamment des observations susvisées.

La présente délibération a été adoptée à l'unanimité.

**Signé**

**Pierre IZARD**

Président du Conseil Général

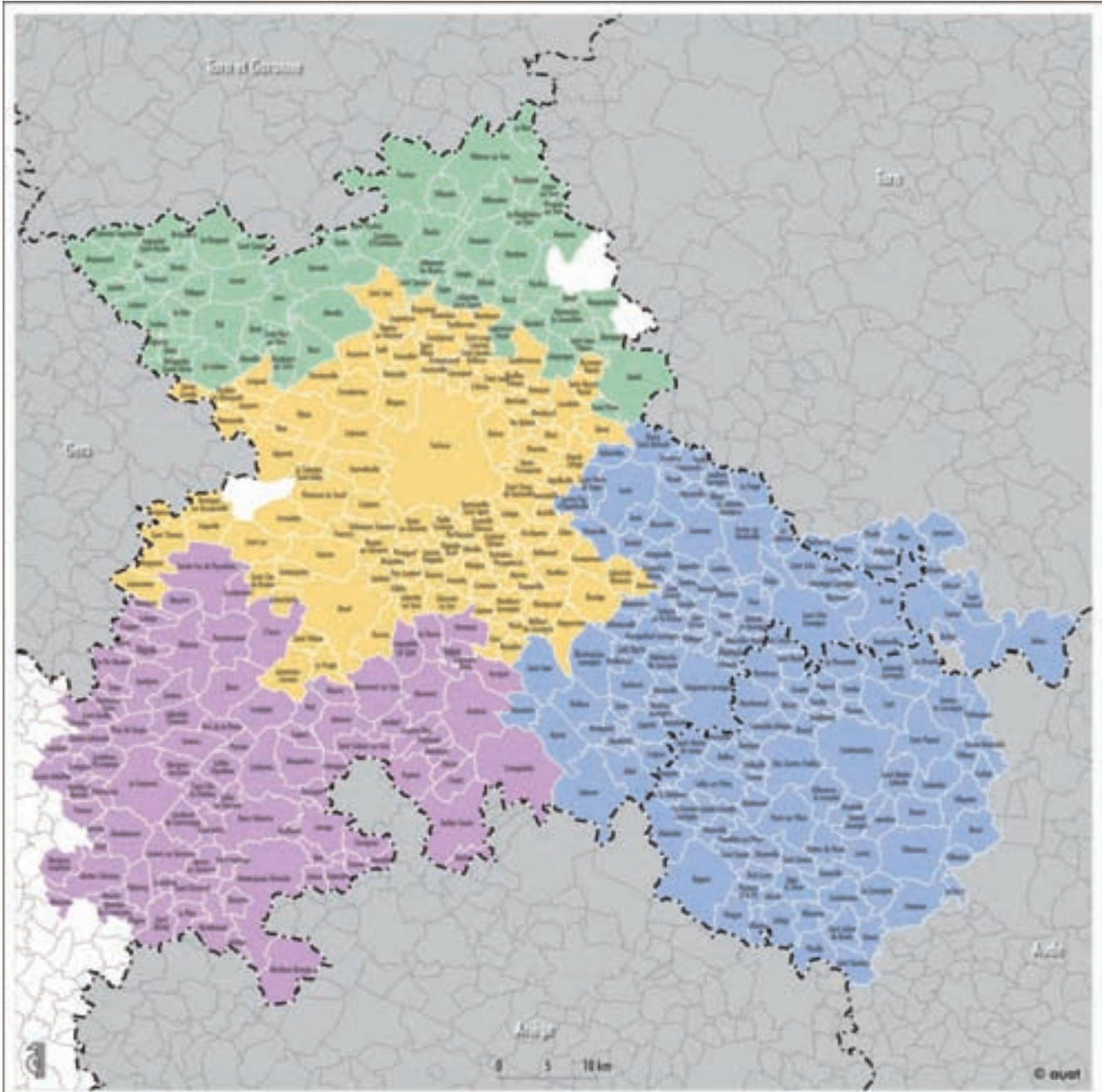
***Date d'accusé de réception de la Préfecture de la Haute-Garonne : 06/05/2010***









# L'organisation des territoires du GIP d'aménagement et de développement de l'aire urbaine de Toulouse et des quatre SCoT

Les quatre SCoT - juillet 2010



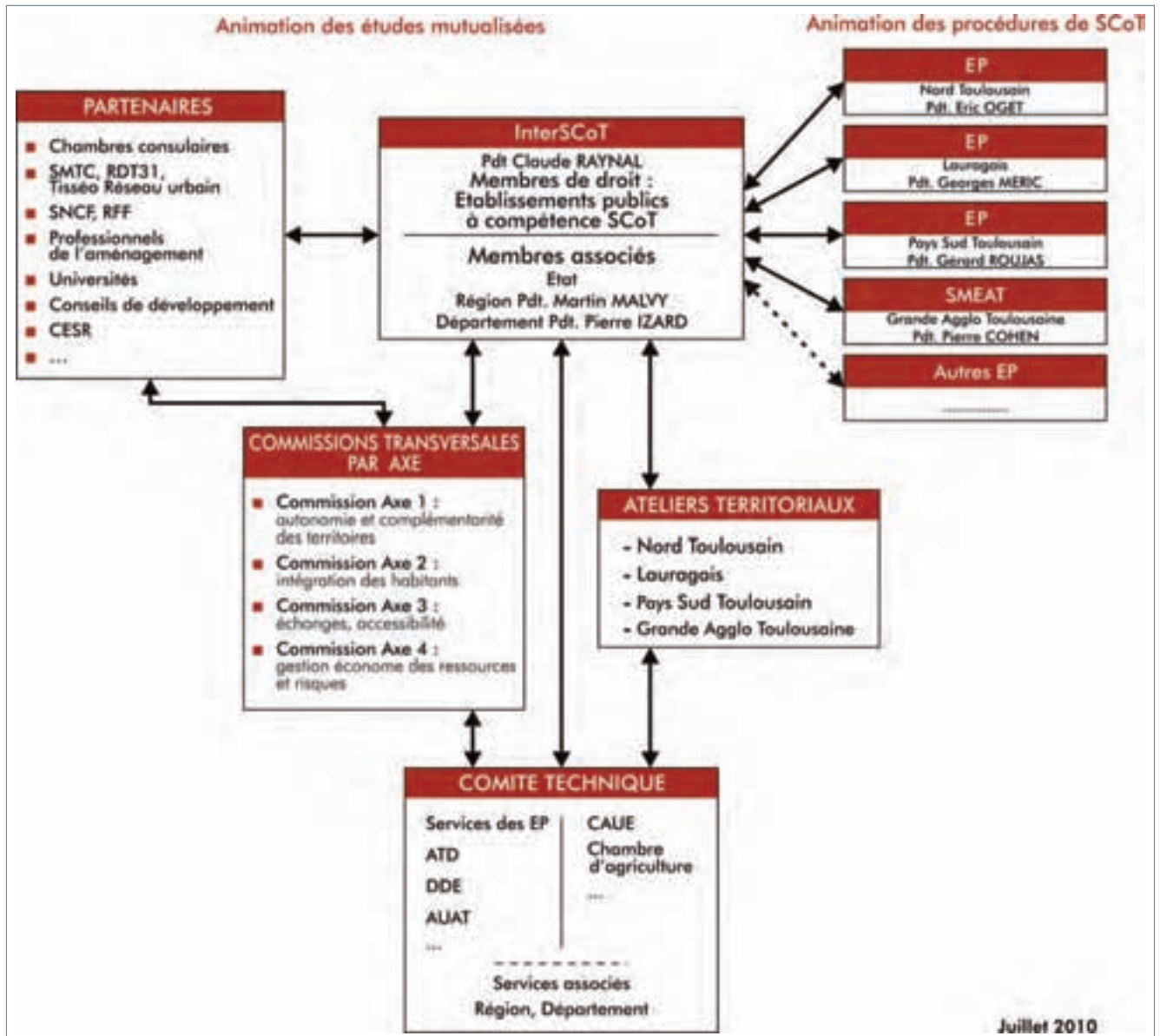
	SCoT du Nord Toulousain (62 communes)
	SCoT Lauragais (159 communes)
	SCoT du Pays du Sud Toulousain (99 communes)
	SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine (117 communes)
<b>Total communes 437</b>	

 Départements

Source : ALIAT - 02/2010

**437 communes**  
**1 164 200 habitants**

Dispositif InterSCoT - juillet 2010



## Conseil d'Administration

### **Administrateurs titulaires**

Claude RAYNAL	Président 3 <sup>ème</sup> Vice-Président du SMEAT
Pierre COHEN	1 <sup>er</sup> Vice-Président Président du SM du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine
Gérard ROUJAS	2 <sup>ème</sup> Vice-Président Président du SM du Pays du Sud Toulousain
Georges MÉRIC	3 <sup>ème</sup> Vice-Président Président du SM du SCoT du Lauragais
Eric OGET	4 <sup>ème</sup> Vice-Président Président du SM du SCoT du Nord Toulousain
Daniel BENYAHIA	6 <sup>ème</sup> Vice-Président du SMEAT
Georges BEYNEY	Délégué du SMEAT
Jean-Louis COLL	2 <sup>ème</sup> Vice-Président du SMEAT
François-Régis VALETTE	1 <sup>er</sup> Vice-Président du SMEAT

### **Administrateurs suppléants**

Rémy ANDRÉ	Vice-Président du SM du SCoT du Nord Toulousain
Joseph CARLÉS	Délégué du SMEAT
Dominique COQUART	9 <sup>ème</sup> Vice-Président du SMEAT
Martine CROQUETTE	Déléguée du SMEAT
Françoise DEDIEU-CASTIES	Vice-Présidente du SM du Pays du Sud Toulousain
Louis ESCOULA	4 <sup>ème</sup> Vice-Président du SMEAT
Louis GERMAIN	Délégué du SMEAT

### **Membres associés**

Dominique BUR	Préfet de la Région Midi-Pyrénées et de la Haute-Garonne
André CROCHERIE	Directeur Régional – DREAL
Monique IBORRA	Conseil Régional de Midi-Pyrénées
Pierre IZARD	Conseil Général de la Haute-Garonne
Martin MALVY	Conseil Régional de Midi-Pyrénées
Thierry VATIN	Directeur Départemental – DDT de la Haute-Garonne

## Assemblée Générale

### Délégués titulaires

Rémy ANDRÉ	Vice-Président du Syndicat Mixte du SCoT du Nord Toulousain
Daniel BENYAHIA	6 <sup>ème</sup> Vice-Président du SMEAT
Georges BEYNEY	Délégué du SMEAT
Joseph CARLES	Délégué du SMEAT
Joël CARREIRAS	Délégué du SMEAT
Pierre COHEN	Président du Syndicat Mixte du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine
Jean-Louis COLL	2 <sup>ème</sup> Vice-Président du SMEAT
Dominique COQUART	9 <sup>ème</sup> Vice-Président du SMEAT
Martine CROQUETTE	Déléguée du SMEAT
Françoise DEDIEU-CASTIES	Vice-Présidente du SM du Pays du Sud Toulousain
Louis ESCOULA	4 <sup>ème</sup> Vice-Président du SMEAT
Louis GERMAIN	Délégué du SMEAT
Francis LAFFONT	Délégué du SM du Pays du Sud Toulousain
Patrick MAUGARD	Délégué du SM du SCoT du Lauragais
Antoine MAURICE	Délégué du SMEAT
Georges MÉRIC	Président du Syndicat Mixte du SCoT du Lauragais
Claude MÉRONO	Délégué du SMEAT
Eric OGET	Président du Syndicat Mixte du SCoT du Nord Toulousain
Louis PALOSSE	Délégué du SM du SCoT du Lauragais
Claude RAYNAL	3 <sup>ème</sup> Vice-Président du SMEAT
Jean-Luc RAYSSÉGUIER	Vice-Président du SM du SCoT du Nord Toulousain
Jean-Michel RÈME	Délégué du SMEAT
Gérard ROUJAS	Président du Syndicat Mixte du Pays du Sud Toulousain
Thierry SAVIGNY	Délégué du SMEAT
Thierry SUAUD	Délégué du SMEAT
Arlette SYLVESTRE	Déléguée du SMEAT
Etienne THIBAUT	Délégué du SM du SCoT du Lauragais
François-Régis VALETTE	1 <sup>er</sup> Vice-Président du SMEAT

### **Délégués suppléants**

Raymond ALÈGRE	Délégué du SMEAT
Henri AREVALO	Délégué du SMEAT
François BRIANCON	Délégué du SMEAT
Michel BROUSSE	Vice-Président du SM du SCoT du Lauragais
Gilles de FALETANS	Délégué du SMEAT
Edmond DESCLAUX	Délégué du SMEAT
Jacques DOUMERC	Délégué du SM du Pays du Sud Toulousain
Jean-Michel FABRE	Délégué du SMEAT
Claudia FAIVRE	Délégué du SMEAT
Jean-Paul FEULLERAC	Délégué du SM du Pays du Sud Toulousain
Alain FILLOLA	Délégué du SMEAT
Janine GIBERT	Vice-Présidente du SM du SCoT du Nord Toulousain
Philippe GOIRAND	Délégué du SMEAT
Philippe GUÉRIN	Délégué du SMEAT
Catherine GUTH	Délégué du SMEAT
Guy LOZANO	Délégué du SMEAT
Bernard MARQUIÉ	Délégué du SMEAT
Henri MATÉOS	Délégué du SMEAT
Etienne MORIN	Délégué du SMEAT
Jean-Louis MOYET	Délégué du SMEAT
Louis PALOSSE	Vice-Président du SM du SCoT du Lauragais
Jean-Marie PAMPOULIE	Délégué du SM du Pays du Sud Toulousain
José PARDILLOS	Délégué du SMEAT
Philippe PETIT	Délégué du SM du SCoT du Nord Toulousain
Claude TOUCHEFEU	Déléguée du SMEAT
Jean-François VIDAL	Vice-Président du SM du SCoT du Nord Toulousain
André VIOLA	Vice-Président du SM du SCoT du Lauragais

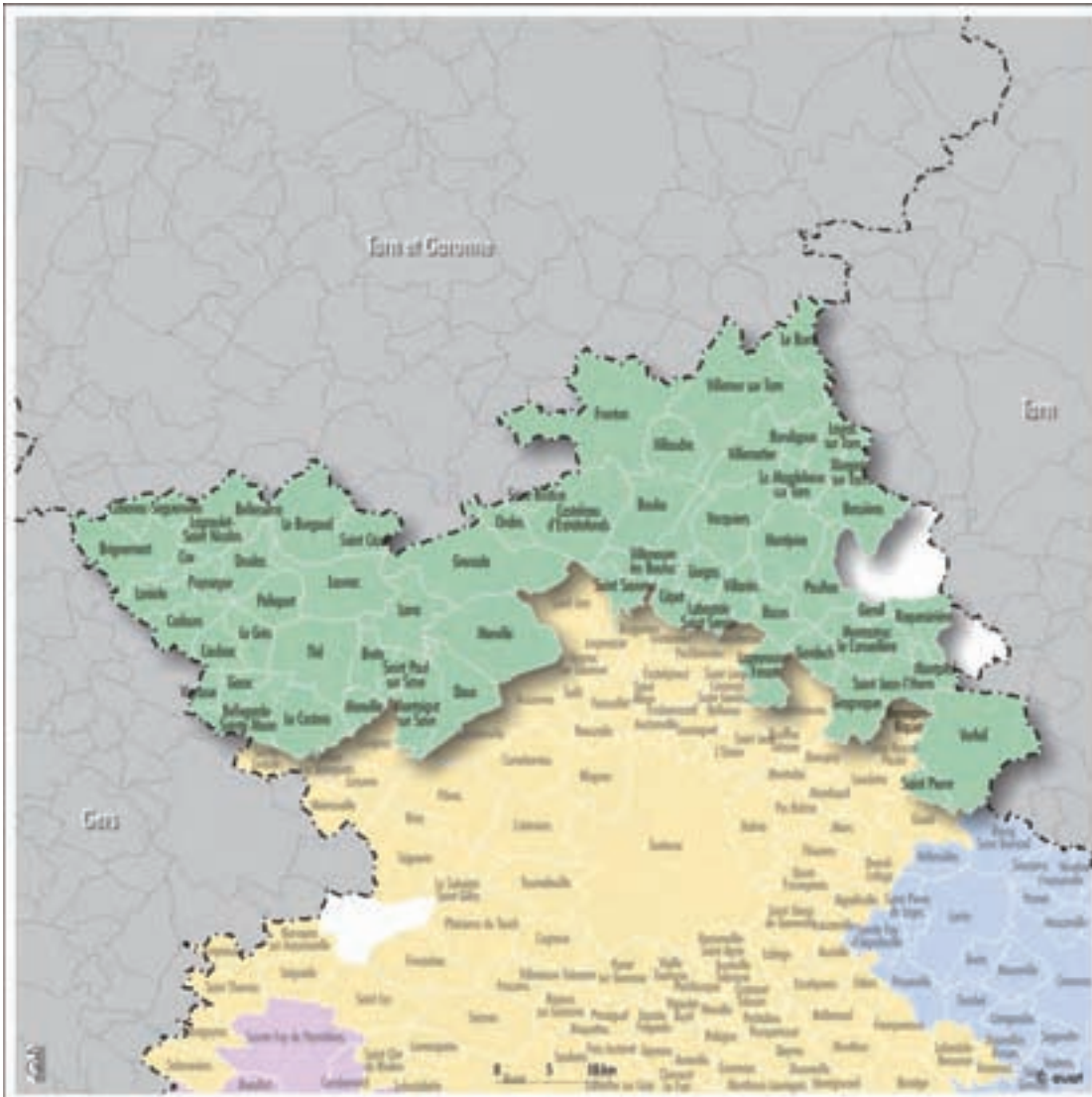
### **Membres associés**

Dominique BUR	Préfet de la Région Midi-Pyrénées et de la Haute-Garonne
André CROCHERIE	Directeur Régional – DREAL Midi-Pyrénées
Monique IBORRA	Conseil Régional de Midi-Pyrénées
Pierre IZARD	Président du Conseil Général de la Haute-Garonne
Martin MALVY	Président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées
Thierry VATIN	Directeur Départemental – DDT de la Haute-Garonne

Syndicat Mixte du SCoT du Nord Toulousain

**62 communes**Site internet : [www.scot-nt.fr](http://www.scot-nt.fr)**79 400 habitants en 2007****BUREAU**

Président	Eric OGET	Marie-Hélène CHAMPAGNAC
Vice-Présidents	Rémy ANDRÉ Jean-François VIDAL Jean-Luc RAYSSÉGUIER Alain CLUZET	Louis VIDAL Janine GIBERT André SAINT PAUL Jean-Louis BOURGEOIS Didier CUJIVES
	Autres membres	

**Le SCoT Nord Toulousain**

<span style="color: green;">■</span>	SCoT du Nord Toulousain (62 communes)
<span style="color: blue;">■</span>	SCoT Lauragais (159 communes)
<span style="color: purple;">■</span>	SCoT du Pays du Sud Toulousain (99 communes)
<span style="color: yellow;">■</span>	SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine (117 communes)
<b>Total communes 437</b>	

Départements

 Périmètre au 1<sup>er</sup> janvier 2010  
 Source : auat, juillet 2010

## Syndicat Mixte du SCoT du Lauragais

**159 communes**

Site internet : [www.payslauragais.com](http://www.payslauragais.com)

**88 200 habitants en 2007**

<b>BUREAU</b>	Président	Georges MÉRIC	Marc MENGAUD Louis PALOSSE
	Vice-Présidents	Michel BROUSSE Gilbert HÉBRARD Jean-Claude LAUTRE Patrick MAUGARD	Christian PORTET Gérard ROUVIÈRE Etienne THIBAUT André VIOLA

### Le SCoT Lauragais



<span style="color: green;">■</span>	SCoT du Nord Toulousain (62 communes)
<span style="color: blue;">■</span>	SCoT Lauragais (159 communes)
<span style="color: pink;">■</span>	SCoT du Pays du Sud Toulousain (99 communes)
<span style="color: yellow;">■</span>	SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine (117 communes)
<b>Total communes 437</b>	

Départements

Périmètre au 1<sup>er</sup> janvier 2010  
Source : auat, juillet 2010



# Syndicat Mixte du Pays du Sud Toulousain

**99 communes**

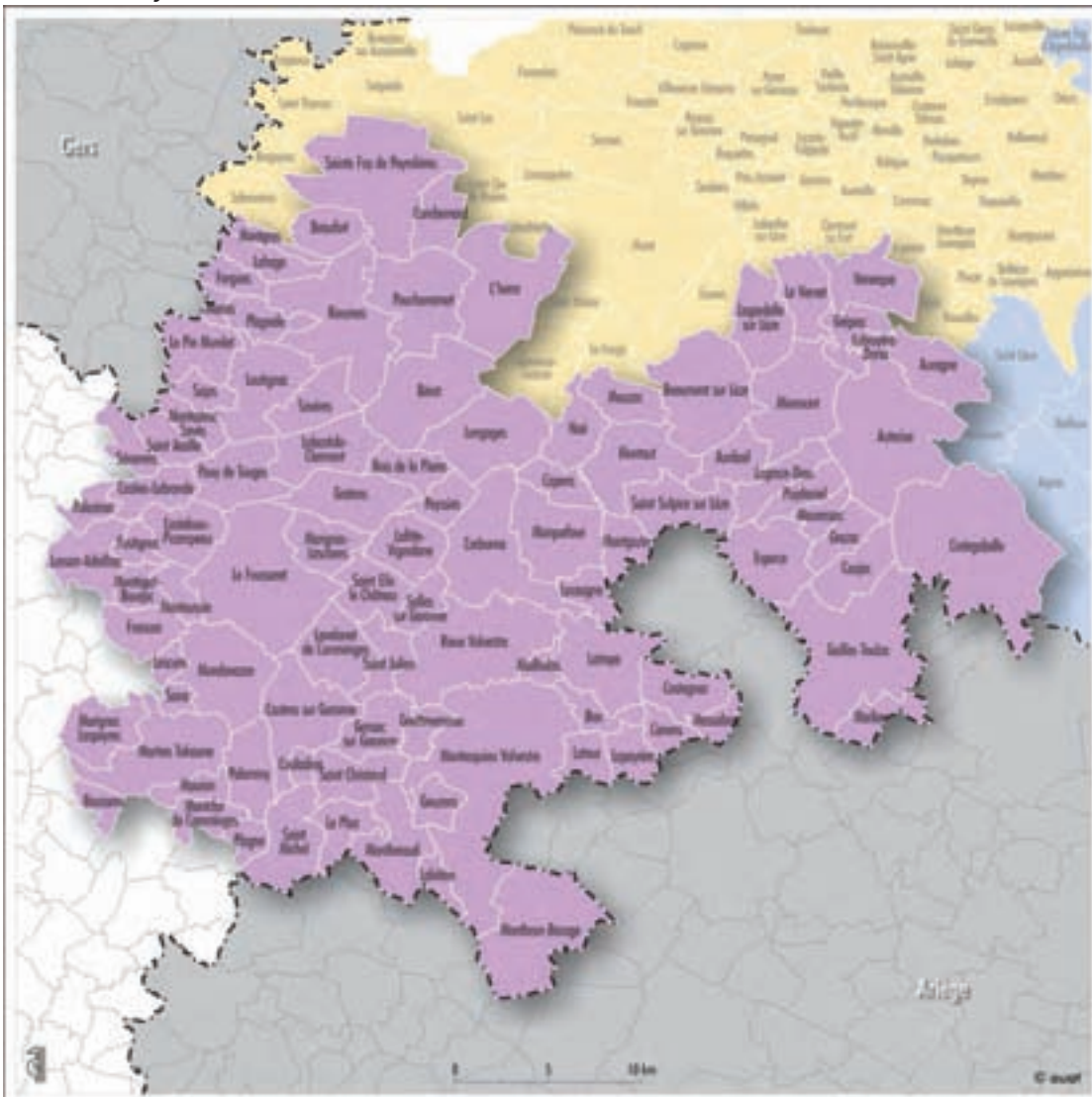
Site internet : [www.paysdutsoutousain.fr](http://www.paysdutsoutousain.fr)

**83 000 habitants en 2007**

**BUREAU**

Président	Gérard ROUJAS	Michel DUVIEL	Bernard BROS
		Robert ROUTABOUL	Jacques DOUMERC
Vice-Présidents	Françoise DEDIEU-CASTIES	Christian SANS	Jean-Paul FEUILLERAC
	Guy BERGÈS		Christophe LEFEVRE
	Jean-Pierre BONNEMAISON	Autres membres	Patrick MASSARUTTO
	Guy DAVID	Michel AUDOUBERT	Hubert MESPLIÉ
		Paul-Marie BLANC	

## Le SCoT du Pays du Sud Toulousain



SCoT du Nord Toulousain (62 communes)
SCoT Lauragais (159 communes)
SCoT du Pays du Sud Toulousain (99 communes)
SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine (117 communes)
<b>Total communes 437</b>

☒ Départements

Périmètre au 1<sup>er</sup> janvier 2010  
Source : auat, juillet 2010

## Syndicat Mixte du SCoT de la Grande agglomération toulousaine

**117 communes**

Site internet : [www.scot-toulouse.org](http://www.scot-toulouse.org)

**912 700 habitants en 2007**

**BUREAU**

Président	Pierre COHEN	Thierry SAVIGNY	Autres membres	Claude MÉRONO
		Daniel BENYAHIA	Georges BEYNEY	Etienne MORIN
Vice-Présidents	François-Régis VALETTE	Jean-Claude COMMENGE	Joseph CARLES	Jean-Michel RÈME
	Jean-Louis COLL	Paul FRANCHINI	Martine CROQUETTE	Jacques ROUQUET
	Claude RAYNAL	Dominique COQUART	Louis GERMAIN	Thierry SUAUD
	Louis ESCOULA	Jean-Louis MOYET	Antoine MAURICE	

### Le SCoT de la Grande agglomération toulousaine



## Comité Technique de l'InterSCoT

Monique BAJOLLE	Directrice DAEDL – Conseil Général 31
Pascal BERGOUGNAN	Directeur du Service Urbanisme et Informatique – ATD 31
André CROCHERIE	Directeur Régional – DREAL Midi-Pyrénées
Silvain CZEKHOWSKI	Chef du Service Prospective et Stratégie – DDT 31
Frédéric DRINAL	Chef du Service Développement territorial, DAEDL – Conseil Général 31
Sophie DUHORNAY	Directrice Générale Adjointe – Conseil Général 31
Boris DUPRÉ	Chargé d'Etudes, Service Urbanisme – ATD 31
Jacques ENGRAND	Directeur – SMEAT
Mathilde ESPINASSE	Chargée d'Etudes, Service Aménagement – Chambre d'Agriculture 31
Sabine FONTEZ	Chargée de Mission – SM du SCoT du Lauragais
Taïga MARTIN	Chef de Projet – SM du SCoT du Nord Toulousain
Gérard MASSIP	Chargé de Mission – SM du SCoT du Sud Toulousain
Philippe MONMAYRANT	Directeur – CAUE
Laure PAGÈS-MIELLY	Coordonnatrice de Zone, Service Aménagement – Conseil Général 11
Alexandre PIFFARI	Chargé de territoire SCoT GAT, SPS Mission Animation Territoriale – DDEA 31
Jean-Pascal SALAMBEHERE	Chargé de Mission, Infrastructures et Développement Urbain – DREAL Midi-Pyrénées
Ivanie SAFFORES	Chargée de Mission, Direction des Etudes, de la Prospective et de l'Evaluation Conseil Régional de Midi-Pyrénées
Thierry VATIN	Directeur Départemental – DDT 31
Pascal VIVIER	Chef du Service Prospective et Stratégie – DDT 31
Geneviève BRETAGNE	auat
Michel BURET	auat
Clarisse SCHREINER	auat

## Les Commissions transversales

### Commission 1 : « Autonomie et complémentarité des territoires »

Président	Michel DUTECH (SM du SCoT du Lauragais)
Vice-Président	Jean-Louis COLL (SMEAT)

#### Participants :

ADEME  
 APUMP  
 Association du Pays du Girou-Tarn-Frontonnais  
 Agence Technique Départementale de la Haute-Garonne  
 CAUE de la Haute-Garonne  
 CEEI Théogone  
 Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse  
 Chambre de Métiers et de l'Artisanat de la Haute-Garonne  
 Chambre Midi-Pyrénées SNAL  
 CA du Muretain

CC Axe Sud  
CC de Lauragais-Revel-Sorezois  
CC du Volvestre  
Conseil de Développement de l'Agglomération Toulousaine  
Conseil de Développement du Pays du Sud Toulousain  
Conseil Général de la Haute-Garonne  
Conseil Régional de Midi-Pyrénées  
Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt de la Haute-Garonne  
Direction Départementale de l'Équipement de la Haute-Garonne  
Direction Départementale des Services Vétérinaires de Toulouse  
Direction Régionale de l'Environnement Midi-Pyrénées  
Direction Régionale de l'Équipement Midi-Pyrénées  
Direction Régionale et Départementale de la Jeunesse et des Sports  
Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement  
Gaz de France  
Grand Toulouse  
Insee Midi-Pyrénées  
Préfecture de la Haute-Garonne  
SAFER GH  
Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine  
SGAR Midi-Pyrénées  
SIVU Lèze-Ariège  
SM du Pays du Sud Toulousain  
SM du SCoT du Lauragais  
SM du SCoT du Nord Toulousain  
SMEAT  
SM du SCoT de Montauban  
Tisséo SMTC  
Trésorerie Générale

## **Commission 2 : « Intégration des habitants et accès à la ville pour tous »**

Présidente      Françoise de VEYRINAS (SMEAT)  
Vice-Président      Jean-Pierre BASTIANI (SM du Pays du Sud Toulousain)

### **Participants :**

APUMP  
Association du Pays du Girou-Tarn-Frontonnais  
Agence Technique Départementale de la Haute-Garonne  
Caisse d'Allocations Familiales de la Haute-Garonne  
CAUE de la Haute-Garonne  
Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse  
Chambre de Métiers et de l'Artisanat de la Haute-Garonne  
Chambre Midi-Pyrénées SNAL  
CA du Muretain

CA du Sicoval  
 CC Axe Sud  
 CC Co-Laur-Sud  
 CC du Volvestre  
 Conseil de Développement du Pays du Sud Toulousain  
 Conseil Général de la Haute-Garonne  
 Conseil Régional de Midi-Pyrénées  
 Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt de la Haute-Garonne  
 Direction Départementale de l'Action Sanitaire et Sociale  
 Direction Départementale de l'Équipement de la Haute-Garonne  
 Direction Régionale de l'Équipement Midi-Pyrénées  
 Direction Régionale et Départementale de la Jeunesse et des Sports  
 Direction Régionale du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle  
 Grand Toulouse  
 Insee Midi-Pyrénées  
 Préfecture de la Haute-Garonne  
 Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine  
 SIVU Lèze-Ariège  
 SM du Pays du Sud Toulousain  
 SM du SCoT du Lauragais  
 SM du SCoT du Nord Toulousain  
 SMEAT  
 SM du SCoT de Montauban  
 Tisséo SMTC

### **Commission 3 : « Accessibilité et échanges dans l'aire urbaine »**

Président Pierre DUFRESNE (SM du SCoT du Nord Toulousain)  
 Vice-Président François-Régis VALETTE (SMEAT)

#### **Participants :**

ADEME  
 APUMP  
 Association du Pays du Girou-Tarn-Frontonnais  
 Agence Technique Départementale de la Haute-Garonne  
 Chambre d'Agriculture de la Haute-Garonne  
 Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse  
 Chambre de Métiers et de l'Artisanat de la Haute-Garonne  
 CA du Muretain  
 CA du Sicoval  
 CC Axe Sud  
 CC Co-Laur-Sud  
 CC du District de la Vallée de l'Ariège  
 CC Hers Ganguise  
 CC Lauragais-Revel-Sorezois

CC de la Save au Touch  
CC du Volvestre  
Conseil de Développement du Pays du Sud Toulousain  
Conseil Général de la Haute-Garonne  
Conseil Régional de Midi-Pyrénées  
Direction de l'Aviation Civile  
Direction Départementale de l'Équipement de la Haute-Garonne  
Direction Régionale de l'Équipement Midi-Pyrénées  
Direction Régionale et Départementale de la Jeunesse et des Sports  
Direction Régionale Réseau Ferré de France  
Direction Régionale de la SNCF  
Direction Régionale de l'Environnement Midi-Pyrénées  
Eurosud Transports  
Grand Toulouse  
OREMIP  
Préfecture de la Haute-Garonne  
SGAR Midi-Pyrénées  
Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine  
SM du Pays du Sud Toulousain  
SM du SCoT du Lauragais  
SM du SCoT du Nord Toulousain  
SMEAT  
SM du SCoT de Montauban  
Tisséo SMTC  
UNICEM Midi-Pyrénées  
Université de Toulouse Le Mirail

#### **Commission 4 : « Patrimoine, ressources et santé publique »**

Présidente            Françoise DEDIEU-CASTIES (SM du Pays du Sud Toulousain)  
Vice-Président      Gérard DUFFAUT (SMEAT)

#### **Participants :**

Arbres et Paysages d'Autan  
ADEME  
Agence de l'Eau Adour Garonne  
APUMP  
ARPE Midi-Pyrénées  
Agence Technique Départementale de la Haute-Garonne  
CAUE de la Haute-Garonne  
Centre Régional de la Propriété Forestière  
Chambre d'Agriculture de la Haute-Garonne  
Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse  
Chambre de Métiers et de l'Artisanat de la Haute-Garonne  
CA du Sicoval

CC Axe Sud  
CC Hers Ganguise  
CC Lauragais-Revel-Sorezois  
Comité Régional du Tourisme  
Conseil de Développement du Pays du Sud Toulousain  
Conseil Général de la Haute-Garonne  
Conseil Régional de Midi-Pyrénées  
Conseil Régional du Tourisme  
Conseil Supérieur de la Pêche  
Direction Départementale de l'Action Sanitaire et Sociale  
Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt de la Haute-Garonne  
Direction Départementale de l'Équipement de la Haute-Garonne  
Direction Départementale Services Vétérinaires  
Direction Régionale des Affaires Culturelles  
Direction Régionale des Affaires Sanitaires et Sociales  
Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement  
Direction Régionale de l'Équipement Midi-Pyrénées  
Direction Régionale et Départementale de la Jeunesse et des Sports  
EDF Réseau Distribution Sud-Ouest  
Fédération pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique  
Grand Toulouse  
Gaz de France  
Nature Midi-Pyrénées  
Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage  
Office National de la Forêt de la Haute-Garonne et du Gers  
ORAMIP  
ORSMIP  
Préfecture de la Haute-Garonne  
Réseau Veille et Observation Sanitaire  
SAFER GHL  
SGAR Midi-Pyrénées  
Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine  
Service Régional de l'Archéologie  
Service Régional de l'Inventaire  
SM du Pays du Sud Toulousain  
SM du SCoT du Lauragais  
SM du SCoT du Nord Toulousain  
SMEAG  
SMEAT  
SM du SCoT de Montauban  
Tisséo SMTC  
UNICEM Midi-Pyrénées

# Glossaire

Les définitions proposent une vision de l'organisation des territoires et des polarités dans une mise en perspective à 2030. Il s'agit donc d'un chemin à parcourir progressivement et non pas de la description d'une situation actuelle.

Un exercice prospectif à plus de 20 ans comporte inévitablement de grandes incertitudes. Les constats des prochaines années doivent permettre de réinterroger les modèles d'organisation spatiale et, le cas échéant, de proposer des révisions anticipées.

L'organisation territoriale proposée comporte de nombreuses polarités à différentes échelles qu'il conviendra d'articuler localement. Des dispositifs de solidarité, de mise en cohérence et de gouvernance doivent être mis en place à différentes échelles (Intercommunalité, InterSCoT, avec les territoires voisins).

Enfin, il est rappelé que les définitions proposées au niveau InterSCoT sont relativement génériques et ne tiennent pas compte des spécificités, des précisions ou du détail de projet propre à chaque SCoT.



## Territoires

### Cœur d'agglomération

Le Cœur d'agglomération est constitué des communes aux fonctions urbaines les plus développées, soit Toulouse et les centres urbains de la première couronne qui disposent d'un très bon niveau de services et d'équipements, notamment en transport en commun (métro, TCSP). Il a pour vocation à accueillir une part significative de la croissance, avec des formes urbaines denses.

### Ville intense

La Ville intense inclut le cœur d'agglomération et s'étend au-delà le long des axes forts de transport en commun, intégrant ainsi les communes pôles secondaires. Elle constitue le lieu privilégié d'accueil de la population et de l'emploi dans les zones les mieux desservies et équipées, en veillant à un développement économe en ressources, respectant les équilibres habitants/emplois (quartiers mixtes) et favorisant la mixité sociale. Un objectif de densité élevé est défini, en contrepartie du niveau d'équipement offert.

### Quadrants

Au sein du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine, les comportements des habitants (mobilité quotidienne, consommation, relations domicile-travail) esquissent un fonctionnement en quatre quadrants ayant un ancrage fort sur le cœur d'agglomération. Ils constituent de nouvelles échelles auxquelles devront être appréhendées les politiques publiques (Plan des Déplacements Urbains, urbanisme commercial...).

### Bassins de vie

Espaces de fonctionnement de base, les bassins de vie périurbains et ruraux sont vécus par les habitants comme les territoires du quotidien et se caractérisent par un paysage agricole ou naturel dominant. Les bassins de vie organisent l'offre de proximité en services et équipements et se structurent autour d'un chapelet de bourgs et de petites villes qu'il conviendra de renforcer progressivement dans une logique d'autonomie des territoires (développement de l'économie et des emplois, diversité de l'offre en équipements et services, ...) et d'amélioration de la qualité de vie.

### Territoire à développement mesuré

*NB : Il s'agit de l'ensemble des territoires non affichés comme polarités*

Territoires de projet possédant des espaces naturels et agricoles à valoriser, ce qui implique une maîtrise forte de l'urbanisation au-delà de la Ville intense et des polarités. Un objectif de développement mesuré pourra y avoir lieu, s'appuyant sur un principe de structuration des territoires en bassins de proximité permettant d'offrir à la population un niveau essentiel d'équipements, de services et de commerces répondant aux besoins quotidiens.

Cet objectif engage une prise en compte forte des enjeux environnementaux et de qualité de l'urbanisation comme contrepartie à une constructibilité éventuelle : interdiction du mitage, urbanisation en continuité stricte des bourgs existants, objectifs de compacité urbaine, potentiel d'urbanisation maximal, valorisation du patrimoine naturel, paysager et agricole...

## Polarités urbaines

### Portes métropolitaines

A l'interface entre le cœur d'agglomération et les autres territoires, ces portes offrent un accès aux grands équipements et services urbains de niveau métropolitain (hôpitaux, universités, recherche, services, équipements sportifs...) ainsi qu'aux pôles majeurs d'emploi. Elles constituent également des pôles d'interconnexion actuels ou à venir entre le cœur d'agglomération et les autres territoires, à la croisée de différents modes de déplacement (transport en commun, réseau ferré, voirie, modes doux).

### Centres urbains

Principales communes situées au contact de Toulouse et participant fortement de la "Ville intense" en offrant un haut niveau de services et équipements. Ces communes constituent des lieux par excellence de mixité fonctionnelle et sociale, à conforter en tant que territoires d'accueil des populations.

### Pôles secondaires des centres urbains

Les centres urbains sont complétés par des pôles secondaires, communes situées le long des axes forts de transport en commun (TCSP, desserte ferrée de banlieue) et qui disposent d'un bon niveau d'équipements. Le développement urbain devra rechercher l'équilibre des fonctions, la qualité, l'économie de l'espace et s'articulera avec l'offre la plus performante en transports en commun.

### Centralités sectorielles

Ces centralités jouent un rôle de transition entre la Ville intense et les secteurs périurbains, ainsi qu'entre l'InterSCoT et les territoires extérieurs. La diversification de leur gamme d'équipements et de services contribuera à renforcer l'offre au sein des vastes territoires périurbains et à limiter les déplacements vers le cœur d'agglomération, y compris par le développement de services rares. La connexion à un réseau efficace et cadencé de transport en commun sera recherchée et leur rôle de pôle d'échanges renforcé. Le développement urbain futur comprendra des objectifs ambitieux en termes d'accueil économique et démographique. Il devra conforter la proximité et la mixité des fonctions (emplois, habitat, services), l'accessibilité des territoires urbains, leur densification et la prise en compte des enjeux environnementaux et qualitatifs.

### Pôles d'équilibre périurbains

Ces pôles animent les bassins de vie périurbains avec des équipements et services, qui répondent aux besoins quotidiens ou hebdomadaires des habitants. Cette offre de gamme intermédiaire sera confortée et renforcée de manière à la rapprocher des habitants périurbains. L'attractivité des pôles d'équilibre devra également être renforcée par l'amélioration de la desserte en transports collectifs et l'émergence de pôles d'échanges, le développement de l'emploi et la diversification de l'offre d'habitat. Le rayonnement de ces pôles passera également par la promotion d'un urbanisme articulé avec l'offre en transports en commun, plus dense, innovant et qualitatif : nouvelles bastides, quartiers HQE, quartiers gares...

### Pôles de services

Ces bourgs constituent des relais locaux de l'armature urbaine, contribuant à la création d'un "territoire des proximités". Ils complètent le maillage urbain et organisent le renforcement des fonctions en complémentarité avec les autres polarités : offre de services et d'emplois, accueil de tous les habitants, offre améliorée en transport collectif.

## Sites d'accueil économique

Ces concepts sont complémentaires de la hiérarchie des pôles urbains.

### **Pôles économiques métropolitains**

Ces pôles, principalement situés dans la Ville intense et sur les Portes métropolitaines, se caractérisent par le type d'activité qui participe fortement au rayonnement de l'agglomération : sites économiques majeurs, sites d'enseignement et de recherche, quartiers tertiaires, centres de congrès, foires...

### **Centralités sectorielles - Sites économiques relais principaux**

Les centralités sectorielles allient un projet urbain ambitieux à un projet économique créateur d'emplois (sites économiques relais du pôle central). Elles offrent des emplois de services à la population, notamment dans des tissus urbains mixtes et également des activités de services aux entreprises ou de production sur des zones d'activités dédiées.

### **Sites économiques de bassin d'intérêt InterSCoT**

Ces projets très sélectifs situés dans le périurbain sont de préférence portés par une intercommunalité élargie. Ils concentrent d'importants moyens afin d'offrir des espaces économiques de qualité participant de l'offre foncière de l'InterSCoT. Ils visent à rééquilibrer le ratio emplois-habitants dans les SCoT et à accueillir le développement économique mobilisé par une stratégie de territoire. Ces sites sont appuyés à des pôles d'équilibre périurbains (bon niveau d'offre en logements, services communs, ingénierie territoriale...)

### **Sites-relais d'intérêt local**

L'activité économique dans le périurbain se présente notamment sous la forme de zones d'activité permettant l'accueil de l'artisanat, du commerce et de petites entreprises de production ou de services. Ces sites ont une fonction de maillage du territoire et sont complémentaires des sites économiques de bassin.

## Projet environnemental

### Trame naturelle et agricole

Cette trame rassemble tous les espaces ouverts, non urbanisés, qui vont servir d'ingrédients au projet de maillage "Vert et Bleu" :

- les espaces agricoles à enjeu,
- les espaces naturels remarquables ou cœurs de biodiversité,
- les territoires de fonctionnement écologique : la nature dite "ordinaire" et les corridors écologiques,
- les grands paysages identitaires et certains paysages rapprochés,
- les espaces d'"opportunités", porteurs de contraintes (risques, nuisances) pour l'urbanisation et, a contrario, d'atouts pour la continuité du maillage Vert et Bleu.

### Maillage Vert et Bleu

Ce maillage a vocation à irriguer l'ensemble du territoire, urbain et non urbain. Il est composé de plusieurs éléments :

- Des espaces dits intangibles  
Leur vocation stricte est de rester non urbanisés : il s'agit des espaces agricoles et naturels stratégiques à protéger, car pérennes à long terme. Les plus fragiles de ces espaces car soumis à la pression foncière aux abords immédiats de la Ville Intense, forment une Couronne Verte qui doit voir sa protection renforcée à long terme.
- Des coupures vertes entre espaces urbanisés  
Elles ont pour fonction de ménager des espaces de respiration "verts" au sein de l'urbain, et d'éviter la création de continuum urbain, le long des grands axes notamment. Elles sont dotées d'une largeur minimale, selon des critères à définir.
- Des liaisons vertes  
Elles mettent la nature en réseau sur la totalité du territoire en assurant des continuités sur de grandes distances.

Ces différents espaces composant le maillage Vert et Bleu permettront à plusieurs fonctionnalités de se côtoyer : fonctionnement écologique, paysages, agriculture, loisirs...

### Corridors écologiques

Un corridor écologique est un espace d'interconnexion, un habitat fonctionnel, participant au maillage Vert et Bleu, et permettant de constituer un réseau entre les principaux espaces naturels et agricoles remarquables. Ces corridors comprennent des corridors "verts" et des corridors "bleus", en fonction de la nature des principaux espaces naturels et agricoles "empruntés" pour assurer ces interconnexions.

### Couronne Verte

La Couronne Verte a pour fonction première de renforcer la protection de l'agriculture périurbaine et des espaces naturels cohérents contre la pression foncière qui s'affirme aux abords immédiats de la Ville Intense.

S'inscrivant de fait sur des territoires de développement mesuré, elle est le lieu où les vocations non urbaines sont essentielles à maintenir, formant une mosaïque d'espaces agricoles et naturels :

- pérenniser l'agriculture viable présente aux franges de l'agglomération, à travers notamment le développement de circuits courts de vente de productions agricoles au service d'un mode de consommation plus durable,
- conforter les corridors écologiques et les cœurs de biodiversité, à l'instar des forêts à étendre ou à créer,
- développer de nouveaux espaces de nature ouverts au public, facilement accessibles, quel que soit le mode de déplacements

Véritable espace de projets, mettant en exergue des points forts du maillage Vert et Bleu autour de l'agglomération toulousaine, la Couronne Verte doit :

- assurer une continuité verte, dotée d'une certaine épaisseur, notamment aux abords des grands axes de circulation,
- se traduire par la mise en œuvre des projets, plans ou programmes de territoire, naturels et/ou agricoles, faisant l'objet d'investissements publics : soutien aux porteurs de projets, acquisition foncière, maîtrise d'ouvrage...
- s'appuyer sur des projets "verts", agricoles, naturels ou récréatifs, dont certains sont d'ores et déjà engagés.

## Modèle de déplacements

### **Bassins de mobilité**

Un bassin de mobilité est un territoire dont les déplacements sont majoritairement internes à ce territoire et structurés autour de pôles.

L'enquête Ménage Déplacements de 2004 a mis en évidence quatre grands bassins de mobilité sur la banlieue et les faubourgs toulousains. Ces bassins de mobilité ont été l'un des éléments forts de l'analyse conduisant au constat d'une agglomération fonctionnant en "quadrants"

Les Transports en Commun en Site Propre doivent progressivement desservir l'ensemble de la Ville intense en multipliant les possibilités de correspondance, de sorte qu'on puisse se déplacer d'un point à un autre avec une seule correspondance sans les concentrer toutes en un point unique. Cela conduit à constituer une "toile", c'est-à-dire un réseau maillé, et pas seulement une étoile comme aujourd'hui.

### **Pôle d'interconnexion métropolitain,-pôle d'échange, gare périurbaine**

Lieu de correspondance entre différents modes de transports : train, métro, TCSP, bus urbain et/ou interurbain, modes doux, voiture particulière. Le pôle d'interconnexion intègre des espaces de stationnement pour les vélos et pour les voitures particulières, mais aussi des services aux usagers (information voyageurs, vente de titres, voire agence de mobilité). Il intègre aussi divers services (presse, boulangerie...) afin de ne pas être seulement un espace de passage mais aussi un équipement dans un quartier.

### **Boulevards urbains multimodaux**

Voie multimodale, apaisée, support d'urbanisation, le boulevard urbain comprend des espaces pour les modes doux (trottoirs, pistes ou bandes cyclables). Il intègre un site propre pour les transports collectifs ou la réservation d'un espace permettant de les intégrer ultérieurement. La vitesse maximale autorisée est de 50 km/h en général, éventuellement 70 km/h sur certaines sections. Les carrefours sont à niveau, sauf exception. La trame des boulevards urbains constitue la charpente de l'urbanisation.

### **Contrats d'axe, contrat de gare**

Le contrat d'axe est élaboré à l'occasion de la conception d'un Transport en Site Propre (TCSP). Il est signé entre une Autorité Organisatrice des Transports (AOT) et les communes ou structures intercommunales concernées par le projet de transport envisagé. Il définit les moyens à mettre en œuvre pour :

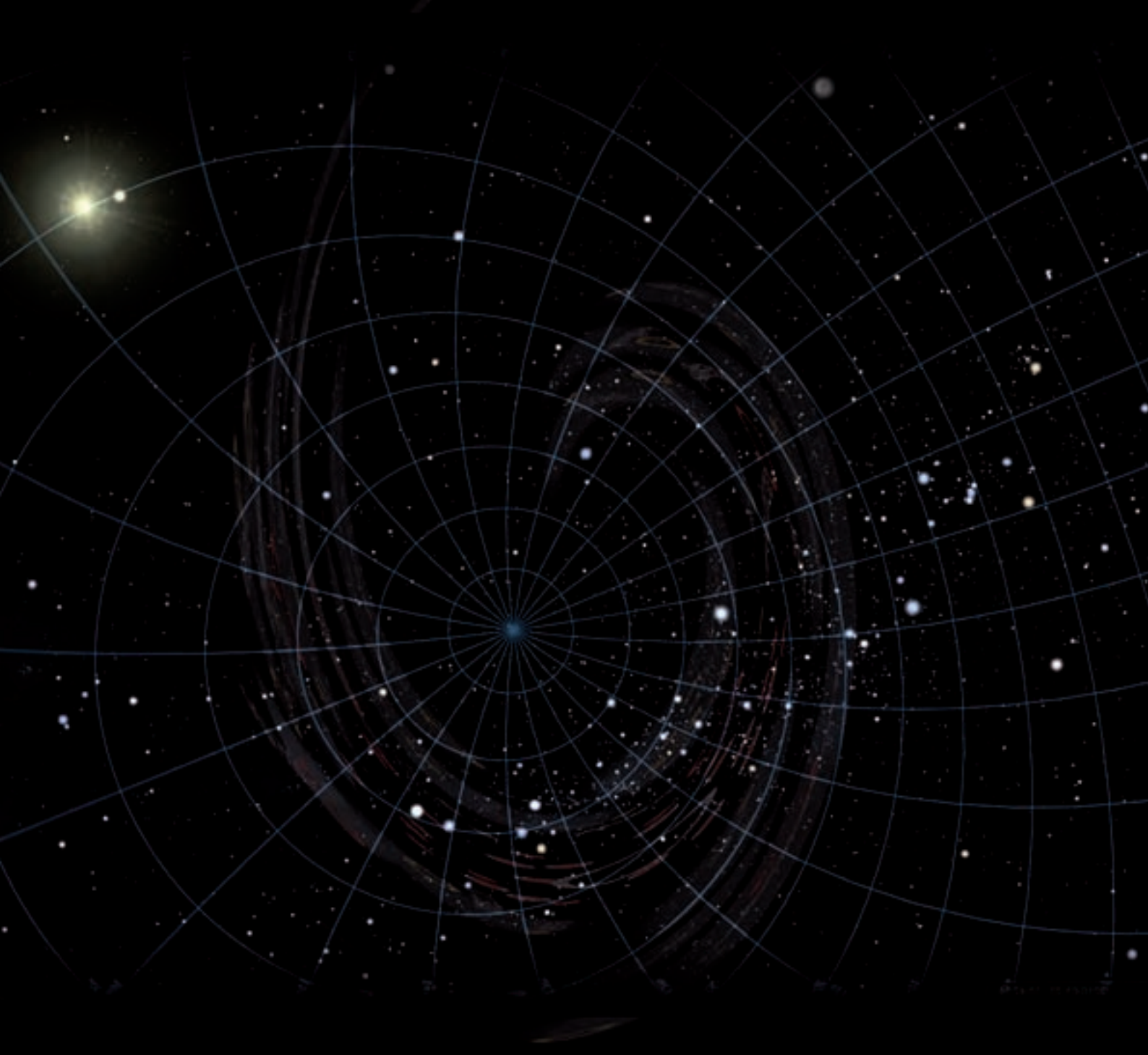
- favoriser la densité et la mixité autour du TCSP au travers notamment des PLU et les programmes de zones d'aménagement concerté (ZAC)
- faciliter l'accessibilité au TCSP et organiser la multimodalité (modes doux, jalonnement, aménagement d'espaces publics...)
- inciter à l'usage du TCSP (actions de communication...)

Le contrat d'axes précise les engagements de chacun et le calendrier de réalisation des engagements de chacun (programmation du TCSP, révisions de PLU, opérations d'urbanisme, cheminements modes doux, actions de communication...).

Le contrat de gare s'applique quant à lui aux gares périurbaines situées sur des pôles d'équilibre. Il constitue l'accompagnement d'un renforcement significatif de la desserte ferrée en termes d'aménagement du pôle d'échange et de densification (services, habitat, emploi...) aux abords de la gare.







□ □ ■ □ **Interscot de l'aire urbaine de Toulouse**

Groupement d'Intérêt Public d'aménagement et de développement du territoire de l'aire urbaine de Toulouse  
laconf@interscot-toulouse.org - 11 bd des Récollets, 31078 Toulouse cedex 4 - tél. 05 62 26 86 26 - fax. 05 61 52 71 36



Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire - Toulouse Aire Urbaine  
Le Belvédère - 11 boulevard des Récollets - 31078 TOULOUSE Cedex 4  
Téléphone 05 62 26 86 26 - Fax 05 61 52 71 36  
[www.auat-toulouse.org](http://www.auat-toulouse.org)