

2

scot

grande agglomération toulousaine

schéma de cohérence territoriale

CONSTRUIRE ENSEMBLE NOTRE TERRITOIRE

Diagnostic stratégique



1^{ère} révision approuvée le 27 Avril 2017



smeat
www.scot-toulouse.org

Sommaire

Préambule	3
Chiffres-clés	5
La Grande agglomération toulousaine	7

ACCUEILLIR 9

Dynamiques de métropolisation	11
Dynamiques démographiques et sociales	17

POLARISER 23

Dynamiques de l'habitat	25
Dynamiques économiques	31
Dynamiques commerciales	39
Dynamiques des territoires	45

RELIER 51

Dynamiques de mobilité	53
Dynamiques d'accessibilités territoriales	59
Dynamiques numériques	67

Glossaire	71
Acronymes	75

MAITRISER voir EIE

Valorisation et protection du patrimoine	
Économie, protection et valorisation des ressources	
Limitation de la vulnérabilité des personnes	
Sites Natura 2000	
Maîtrise de la consommation d'espace	

Préambule

L'aire urbaine de Toulouse est un territoire de plus de 5 400 km² de surface réunissant 453 communes. Aujourd'hui, plus d'un million d'habitants peuplent ce vaste espace dont l'attractivité, tant démographique qu'économique, est remarquable. Pourtant, une « crise de croissance » menace ce territoire : étalement urbain, engorgement des réseaux de communication, accessibilité difficile, crise du logement...

Sur la partie la plus centrale de l'aire urbaine de Toulouse, des exercices de planification avaient déjà été menés avant le premier SCoT approuvé en 2012 : un Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme en 1982, puis un Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine en 1998... Si ces documents avaient permis de fixer des objectifs d'aménagement et de définir des orientations pour les politiques publiques, leurs effets étaient limités du fait de leur périmètre trop restreint (59 communes) au regard de l'étalement urbain. Face à ce constat, ces questions ont été traitées, dès 2003, de manière cohérente entre le territoire central et les autres territoires qui constituent l'aire urbaine, au sein d'un Groupement d'Intérêt Public InterSCoT, chaque territoire gardant la maîtrise de son développement local.

Le Diagnostic du SCoT 2012, élaboré entre 2008 et 2010, a été réalisé dans le prolongement des réflexions engagées dans le cadre des études mutualisées à l'échelle de l'aire urbaine, puis de l'ensemble des travaux de l'InterSCoT et en cohérence avec les orientations retenues dans la

Charte InterSCoT « Pour une cohérence territoriale de l'aire urbaine toulousaine » adoptée en mars 2005. Il a permis d'identifier les spécificités de la grande agglomération toulousaine, composée alors de 117 communes. Il a également eu une portée stratégique, en mettant en exergue les risques, les faiblesses et les enjeux pour ce territoire central par rapport aux responsabilités qui incombent au Smeat, notamment en matière d'accueil démographique, de maîtrise du développement et d'organisation des déplacements.

Ce Diagnostic vise à porter un regard renouvelé sur 114 communes* au prisme des enjeux et objectifs retenus par le Grenelle de l'Environnement et la loi ALUR. Il doit permettre de renouveler les approches et d'actualiser les enjeux propres à la grande agglomération toulousaine.

Les dynamiques territoriales à l'œuvre depuis le précédent exercice sont ici présentées afin d'établir quels sont, pour les habitants de ce territoire, les enjeux nouveaux, les défis toujours présents et les progrès réalisés dans le cadre de la mise en œuvre du SCoT. Ce diagnostic stratégique, plutôt que de viser l'exhaustivité, cherche à identifier les tendances récentes et à en mesurer les effets sur les orientations du premier SCoT qui avaient pour objectif d'accueillir les habitants dans les meilleures conditions, de maîtriser le développement et ses effets sur l'environnement, de polariser les activités, les services et les logements et de mieux relier les territoires entre eux.

* Périmètre au 1^{er} janvier 2015, issu de plusieurs évolutions intervenues dans le cadre des recompositions intercommunales.

Chiffres-clés

Dernières données disponibles :

SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine

1 200 km²
114 communes
964 000 habitants
500 000 emplois
+ 4 500 emplois salariés privés par an depuis cinq ans
10 700 logements autorisés par an depuis cinq ans
183 000 m² de grandes surfaces autorisées en cinq ans
48 000 hectares de SAU

Aire urbaine de Toulouse (périmètre Insee 2008)

5 400 km²
453 communes
1 250 000 habitants
540 000 emplois
+ 4 000 emplois salariés privés par an depuis cinq ans
+ 13 300 logements autorisés par an depuis cinq ans
+ 257 000 m² de grandes surfaces autorisées en cinq ans
323 000 hectares de SAU

Données disponibles en 2008 :

Rappel diagnostic du SGAT 2012

1 200
117
935 000
480 000
+ 10 000
+ 9 200
299 000 (période 2004-2008)
53 000

Fond de plan commun à l'ensemble des cartes du Diagnostic du SCoT

Source : aua/T, IGN



- Territoires hors SCoT de la Grande agglomération toulousaine
- Tache urbaine 2013
- Périmètres communaux

- Réseau viaire principal
- Réseau ferré
- Principales rivières
- Principaux canaux

La grande agglomération toulousaine

Les EPCI de la grande agglomération toulousaine au 1^{er} janvier 2016

Source : aua/T



ACCUEILLIR

ACCUEILLIR

Dynamiques de métropolisation

La grande agglomération toulousaine et les territoires qui l'entourent sont de plus en plus interdépendants. Cette aire métropolitaine, à l'attractivité toujours soutenue, s'est vu confortée ces dernières années dans sa vocation européenne et internationale. Mais cette compétitivité accrue a aussi sa part d'ombre (étalement, accessibilité et circulation, paysages...) que seule une coopération renforcée peut lever. Les collectivités du territoire métropolitain se sont donc engagées, à travers divers dispositifs, dans des politiques convergentes en faveur d'un aménagement cohérent du territoire.



Rayonnement international et local

Une agglomération européenne au cœur d'un système métropolitain régional

Le territoire de la grande agglomération toulousaine compte 114 communes et connaît une croissance démographique et économique très soutenue depuis de nombreuses années. Cet espace, territoire de projet, est porteur de dynamiques plus larges qui sont celles de l'aire urbaine toulousaine.

Cinquième aire urbaine française, après Paris, Lyon, Marseille et Lille, elle connaît une forte attractivité nationale et internationale.

La croissance démographique très soutenue que connaît l'aire urbaine de Toulouse depuis 1990 et qui a eu un rythme particulièrement important lors de l'élaboration du premier SCoT, poursuit ces dernières années sa croissance sur un rythme moins élevé. Comparativement, aucune agglomération de même niveau ne connaît une telle dynamique à l'échelle des régions pyrénéennes.

Alors qu'au début des années 2000 les autres aires urbaines de Midi-Pyrénées ne bénéficiaient pas d'une évolution similaire, elles ont depuis, connu, elles aussi, un développement démographique orienté à la hausse.

Cette dynamique partagée porte à s'interroger sur le positionnement de l'aire métropolitaine toulousaine dans un dispositif d'échelle européenne. Ces dernières années, le positionnement de Toulouse dans le marché aérospatial mondialisé s'est vu conforté par l'implantation du siège d'Airbus à Blagnac, mais ce secteur d'activité emblématique, comme l'ensemble des dynamiques économiques du grand bassin toulousain sont, à des degrés divers, impactés par la crise de 2008.

Ces tendances longues, comme ces évolutions plus récentes observées à différentes échelles soulignent

la nécessité d'aborder ce nouveau diagnostic stratégique dans un cadre qui tienne compte des enjeux de rayonnement de la métropole toulousaine et de l'articulation de son organisation interne, avec les politiques publiques engagées au sein et entre chaque territoire de l'aire métropolitaine.

Un positionnement métropolitain qui s'affirme

Le rayonnement à l'international du territoire, s'il est encore perfectible, peut néanmoins s'appuyer sur des services métropolitains bien développés (enseignement, recherche, culture, accueil...), un pôle universitaire et scientifique performant et des pôles de compétitivité, sources d'innovation et de diversification de l'économie. La mise en réseau de ces atouts avec les villes moyennes proches attractives est engagée (Communauté d'Universités et d'Établissements Toulouse Midi-Pyrénées, Grands sites Midi-Pyrénées...) et peut participer à la fois à l'autonomie et à la complémentarité des territoires, par un effet d'entraînement sur l'espace métropolitain.

Le rayonnement international de la grande agglomération toulousaine passe également par une gamme d'équipements métropolitains et une offre événementielle susceptibles de porter haut l'ambition européenne, tant auprès des milieux spécialisés (salons immobiliers type MIPIM, SIMI, MAPIC...) que d'un public plus large (Euro 2016, Rio Loco...). A ce titre, l'engagement des travaux du nouveau Parc des expositions à Aussonne, conjugué avec une offre de tourisme structurée (So Toulouse) autour d'un patrimoine scientifique, technique et industriel, soulignent l'émergence d'une économie nouvelle associant innovation, tourisme et culture.

Une qualité de vie reconnue et recherchée

Ce capital culturel et touristique s’appuie sur des disciplines artistiques solidement ancrées localement, comme la danse, l’opéra ou l’art contemporain. Ce sont autant de vecteurs d’identité qui font de la grande agglomération toulousaine un territoire attractif dont la diversité du cadre de vie, entre urbanité et ruralité, est reconnue à l’extérieur.

Le canal du Midi



Le Grand Projet ferroviaire Sud-Ouest (GPSO)

Source : Réseau Ferré de France



A l’échelle de l’aire métropolitaine, cette qualité de vie et cette identité se fondent également sur un patrimoine de mieux en mieux valorisé (inscription du canal du Midi aux Grands sites Midi-Pyrénées, classement UNESCO d’Albi en 2010...) au sein d’un environnement d’exception, très attractif (tourisme, culture, sport...).

Bénéficiant d’une image attractive de « ville du Sud », d’une situation géographique permettant de valoriser la proximité avec les Pyrénées, la Méditerranée, l’Espagne et la côte basco-landaise, l’agglomération toulousaine se caractérise aussi par une lumière spécifique, reflet d’un climat favorable.

Une accessibilité métropolitaine qui va évoluer

L’arrivée de la LGV Toulouse-Bordeaux envisagée pour 2024 devrait renforcer significativement l’accessibilité métropolitaine à partir du pôle d’échanges de Toulouse-Matabiau et de la création d’une nouvelle gare TGV à Montauban (Bressols). Ce projet permettra de diversifier l’offre multimodale du territoire (fer-air-route) et de redonner à l’aéroport de Toulouse-Blagnac un potentiel de croissance vers des destinations toujours plus variées. Une évolution de la desserte d’agglomération est également attendue dans le cadre de l’Aménagement Ferroviaire du Nord de Toulouse (AFNT).

L’ensemble des grands pôles d’échanges (aéroport, Matabiau, Montauban-TGV...) ne sont pas toujours facilement reliés entre eux et ne bénéficient pas encore d’un système efficace de transports collectifs et accessibles à partir des principaux sites métropolitains (pôles économiques, universités, grands équipements...).

L’accessibilité passe également par le réseau de voiries primaires dans la traversée de l’agglomération, qui assure la coexistence des flux locaux et nationaux. Au regard de la saturation de ces axes il est de plus en plus difficile de maintenir une accessibilité lisible aux grandes fonctions métropolitaines.

La desserte des équipements à fort rayonnement (universités, hôpitaux, Zénith, Parc des expositions...) et des grandes zones d’emploi, majoritairement situées dans les Portes métropolitaines reste fortement liée à l’automobile ou à une accessibilité externe spécifique (gare, aéroport). En revanche, la mise en réseau de ces sites métropolitains par des Transports en Commun en Site Propre reste aujourd’hui très limitée.

Développement métropolitain

Une métropolisation en marche

A l'échelle du sud-ouest français, le périmètre du SCoT s'inscrit dans un système qui associe six agglomérations régionales à l'agglomération toulousaine : Montauban, Albi, Castres-Mazamet, Foix-Pamiers, Saint-Gaudens et Auch. Au sein de cet espace, le phénomène de métropolisation entre Toulouse et les villes moyennes est aujourd'hui engagé. En effet, entre 1999 et 2008, la population de Midi-Pyrénées a augmenté beaucoup plus vite que celle de la France métropolitaine : + 1,2 % par an contre + 0,7 %.

La croissance de la population de l'ensemble de l'aire métropolitaine s'est accompagnée d'une forte attractivité, tant régionale que nationale, comme en témoignent les 54 000 nouveaux arrivants dont cette aire bénéficie chaque année, en moyenne, sur la période 2003-2008.

Sur cette période, l'aire urbaine de Toulouse continue à attirer de nouveaux habitants en provenance de l'ensemble du pays, et davantage maintenant du Grand Ouest et du littoral méditerranéen. Dans le même temps, les villes moyennes qui gravitent autour d'elle sont entrées dans cette dynamique d'attractivité : leurs échanges sont plus équilibrés avec Toulouse et elles attirent de nouveaux habitants venus des autres régions. Ces migrations résidentielles, par leur volume et par leur impact, constituent ainsi l'un des signes forts de l'attractivité des territoires.

Entre 2003 et 2008, cette attractivité est ainsi caractérisée par un excédent migratoire exceptionnel, qui s'élève à 6,2 personnes supplémentaires pour 1 000 habitants pour l'aire urbaine.

Ainsi, la concentration démographique historique sur Toulouse et son pôle urbain tend aujourd'hui à être redéployée par une polarisation sur les villes moyennes (Montauban, Albi...). Toutefois, ce phénomène, s'il s'accorde avec le modèle de développement retenu dans la Charte de l'aire urbaine, reste récent et ne saurait masquer la poursuite de l'étalement urbain. La couronne périurbaine de Toulouse s'est en effet encore élargie au recensement de 2008, se traduisant par l'intégration de 111 nouvelles communes, alors même que la ville-centre et le pôle urbain voient leur croissance ralentir.

Enfin, au-delà de l'aire urbaine, les territoires intermédiaires, entre Toulouse et les villes moyennes, sont également en forte croissance, notamment autour d'un axe Montauban/Castelnaudary, et le long de l'A66 jusqu'à Foix.

Les évolutions de l'aire urbaine, récentes, mais antérieures à l'approbation des SCoT, tendent surtout à s'éloigner des « équilibres territoriaux de croissance »

visés dans les documents de planification, tant à l'échelle de l'InterSCoT (Vision stratégique) que du SCoT de la Grande agglomération toulousaine. Malgré des approches volontaristes, les politiques mises en œuvre jusque-là sont restées insuffisantes : la question de l'offre de logements sur le SGAT d'une part, mais aussi celle du développement de l'emploi sur les SCoT périphériques d'autre part, restent posées. Ainsi, entre 2006 et 2011, alors que le SGAT a connu une croissance démographique annuelle de + 5 %, les trois autres territoires de l'InterSCoT enregistrent des croissances relatives beaucoup plus soutenues : + 9 % pour le SCoT Lauragais, + 11 % pour le SCoT Sud et + 15 % pour le SCoT Nord Toulousain.

Un territoire aux croissances contrastées

Cette croissance démographique est corrélée à une croissance économique qui reste soutenue, l'aire urbaine de Toulouse demeurant, à l'échelle nationale, l'une des zones d'emploi qui résiste le mieux à la crise. Cependant, cette dynamique économique est très polarisée sur le SCoT de la Grande agglomération toulousaine, et plus spécifiquement sur Toulouse Métropole. Sur les autres SCoT, on observe un ralentissement de la croissance d'emploi, qui reste, à ce stade, insuffisante pour rattraper les objectifs d'équilibre habitant-emploi retenus dans la Vision stratégique de l'InterSCoT. Ces tendances récentes pourront être réévaluées à moyen terme pour les comparer aux objectifs à horizon 2030 inscrits dans chacun des quatre SCoT.

En termes de déplacements, les échanges internes à l'aire métropolitaine se sont renforcés, notamment du fait des mobilités domicile-travail qui s'observent dans les deux sens.

La multimodalité à grande échelle est encore limitée même si l'offre interurbaine s'est renforcée (TER, lignes « HOP ! »...) et que les outils pour une alternative à l'usage individuel de la voiture tendent à se développer (carte pastel, information multimodale, aires de covoiturage...).

Enfin, en matière d'équipements et services, la structuration d'une offre métropolitaine hiérarchisée tend à émerger par la mise en réseau de différents sites (universités, musées...) et favorisent les complémentarités à grande échelle.

D'autres secteurs, pour lesquels l'InterSCoT privilégie pourtant un maillage de proximité, maintiennent une approche concurrentielle. C'est notamment les cas de l'offre en grandes surfaces au sein de pôles commerciaux majeurs.

Les interactions avec les territoires limitrophes

Les effets de « vases communicants » entre territoires de SCoT impliquent une pleine prise en compte des dynamiques métropolitaines actuelles. Alors que le cadre défini par le modèle de développement de la Charte de l'aire urbaine reste pertinent, il convient de mesurer les effets induits par les éléments de révision du SGAT sur ses équilibres internes, voire sur les territoires voisins au regard de la Vision stratégique de l'InterSCoT. De même, l'implication du Smeat dans le dispositif InterSCoT doit permettre de veiller aux équilibres avec les autres SCoT sur son propre territoire.

Une croissance aux effets encore mal maîtrisés

La métropolisation et l'attractivité de l'aire urbaine, si elles ne sont pas accompagnées, peuvent apparaître comme des facteurs de risque pour le territoire. Dès lors, le fort développement de l'aire urbaine constitue un défi en termes d'aménagement. En effet, cette croissance mal maîtrisée a continué à nourrir l'étalement urbain, notamment au sein de l'InterSCoT, les quatre SCoT de l'aire urbaine n'ayant pas encore d'effets significatifs depuis les débuts de leur mise en œuvre en 2012.

À l'échelle du Cœur d'agglomération et même de la Ville intense, on mesure une perte d'attractivité, notamment due à une offre de logements peu adaptée pour faire face à la demande (en taille et en prix), alors que la concentration toujours grandissante des fonctions économiques et des centres de décision génère des problèmes persistants de circulation. Enfin, ce développement, notamment économique, et plus encore commercial, s'accompagne souvent d'un paysage banalisé et standardisé, dessinant à moyen terme une perte d'identité patrimoniale pour le territoire.

Des objectifs de lutte contre l'étalement urbain qui concernent l'ensemble de l'aire urbaine

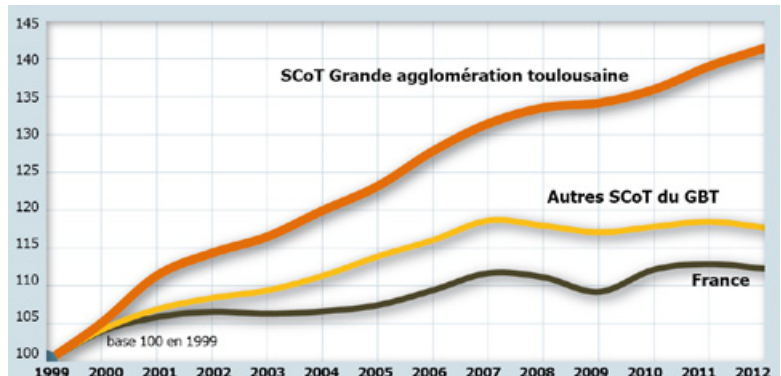
La loi ALUR renforce la lutte contre la consommation foncière déjà initiée par les lois SRU et ENE. Au-delà de l'impératif réglementaire de cette mesure sur dix ans, les objectifs d'accueil du SGAT et les efforts en matière de production de logements, équipements et services sont déterminants.

À l'échelle métropolitaine, dans un contexte d'attractivité soutenue, la Ville intense, les centralités sectorielles et les villes moyennes, sont, au regard de leur niveau d'équipement et de desserte actuel, les lieux prioritaires d'accueil à privilégier pour freiner un étalement urbain au sein de la couronne périurbaine et au-delà, dans les communes rurales des SCoT périphériques, mais également dans un souci de maîtrise de coûts d'équipements et infrastructures, dans un contexte de raréfaction des ressources financières des collectivités.

Une coopération métropolitaine engagée

Cet espace s'organise aujourd'hui pour favoriser les échanges (personnes, marchandises, informations, culture...) au sein d'un projet de coopération métropolitaine visant à renforcer l'identité interne et la visibilité externe de l'aire métropolitaine toulousaine : – à l'échelle métropolitaine, (1,9 million d'habitants en 2012) une coopération se met en place entre agglomérations au travers du Dialogue métropolitain. Cette démarche, faisant suite aux travaux initiés dès 2006 au sein de la Conférence métropolitaine, reste liée aux sujets urbains, et n'associe pas l'ensemble des territoires faisant partie de la « plaque métropolitaine ».

Dix ans d'évolution de l'emploi salarié privé
Sources : Urssaf, Unedic



- à l'échelle du grand bassin toulousain, la dynamique engagée par les travaux de la Commission éponyme de l'InterSCoT suscite un réel intérêt, positionnant le SGAT dans un système plus large, semblable à l'espace de réflexion retenu dans la Charte de l'aire urbaine. Ce modèle de développement visait à un renforcement des villes moyennes : il s'agit aujourd'hui d'un phénomène engagé,
- à l'échelle de l'InterSCoT, les orientations de la Vision stratégique établies en 2009 sont fixées à horizon 2030. Toutefois, il est dès à présent possible d'établir un premier état d'avancement de la mise en œuvre de ces objectifs.

Le premier élément de réussite est l'approbation des quatre SCoT en 2012, chacun reprenant à son compte les fondamentaux de la Vision stratégique. La traduction de ces fondamentaux dans les PADD, DOG et DOO des quatre SCoT ne suffit pas aujourd'hui à dire si elle est suivie d'effets sur les territoires, mais elle traduit bien une volonté commune et partagée de s'inscrire dans ces objectifs.

Nouvelle région, nouveaux défis

Les questions d'aménagement du territoire vont connaître un écho nouveau dans le cadre de la nouvelle région.

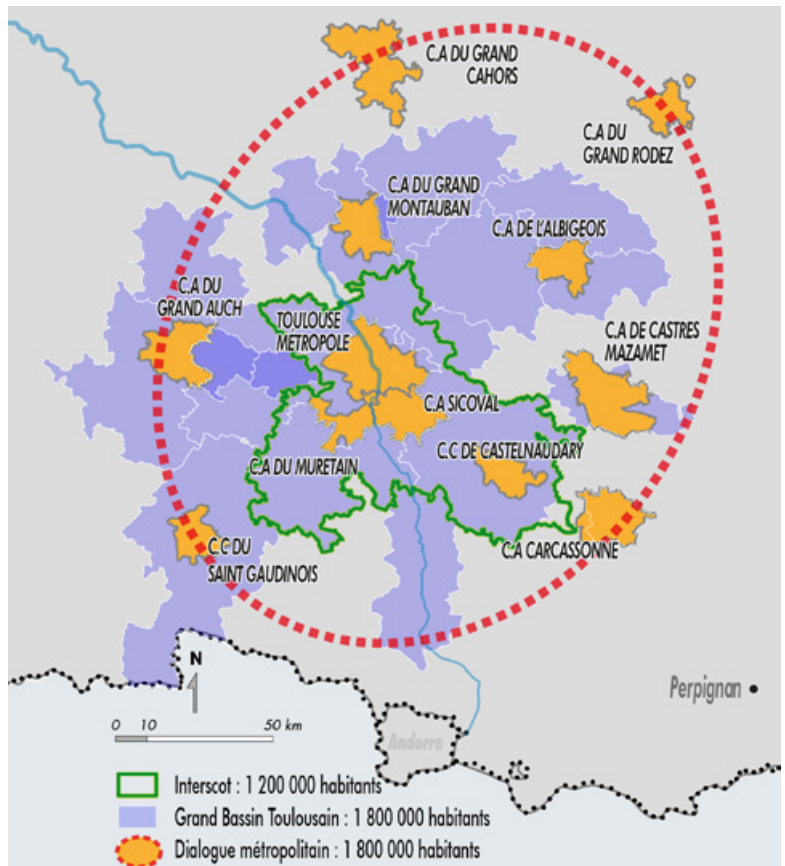
En termes de dynamique, ce nouveau périmètre constitue la première terre d'accueil de la France métropolitaine (source Insee).

La croissance démographique de Midi-Pyrénées/Languedoc-Roussillon est d'abord liée à un solde migratoire de + 40 400 personnes. Chaque année entre 2007 et 2012, cet excédent migratoire représente les quatre cinquièmes de la croissance de population, le solde naturel représentant lui, + 10 700 personnes par an entre 2007 et 2012.

En termes de gouvernance, la nouvelle région pourrait se voir dotée de compétences renforcées, avec un lien de compatibilité plus important entre Schémas régionaux et SCoT (SRADDT, SRCE, SRCAE...).

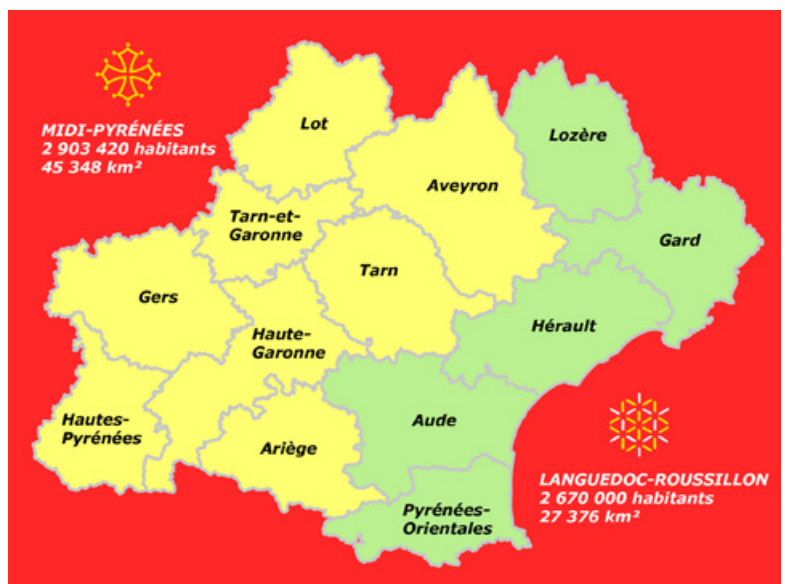
Les échelles de la coopération métropolitaine

Source : GBT 2013



La nouvelle région Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon

Source : aua/T



Enjeux

Une structuration de l'aire métropolitaine à prendre en compte

La maîtrise de la métropolisation et de ses effets constitue un enjeu majeur pour l'attractivité du territoire. Il s'agit d'en promouvoir les atouts et d'en accompagner les effets.

Le soutien à la compétitivité et aux savoir-faire (formation, haute technicité, innovation...) qu'il soit emblématique comme l'aéronautique, ou issu d'un positionnement plus récent (électronique embarquée, formation économique, TIC...) conforte un positionnement national et européen qui s'affirme.

L'agglomération doit s'inscrire résolument dans une économie de la connaissance et de la culture, trouvant appui sur une offre touristique de rang européen par la mise en synergie des sites et infrastructures (parc des expositions, centre de congrès, musées, offre hôtelière...) à l'échelle métropolitaine.

Des évolutions majeures en termes d'accessibilité (LGV, aéroport, autoroute Toulouse-Castres...), une meilleure complémentarité des offres en transport en commun ainsi qu'une optimisation des usages automobiles doivent conduire à une politique de transport renouvelée et posée à grande échelle. La mise en réseau des Portes métropolitaines apparaît également essentielle pour rendre accessible au plus grand nombre les grands équipements structurants depuis la gare ou l'aéroport.

Une nécessaire implication de la grande agglomération toulousaine dans des dispositifs plus larges

Enfin, à l'heure où la loi ALUR entérine l'existence des démarches InterSCoT et que la réforme territoriale pousse plus avant les démarches métropolitaines, se confirme la nécessaire articulation et implication du SCoT de la Grande agglomération toulousaine dans ces dispositifs métropolitains. Ainsi, la recherche de complémentarité entre l'InterSCoT et le futur pôle métropolitain doit permettre d'inscrire cet espace dans une démarche de cohérence de l'aménagement des grands territoires (harmonisation des SCoT) d'une part, et de gouvernance du fait urbain au travers de coopérations ciblées d'autre part.

Enfin, cet espace métropolitain de rang européen devra demain trouver un nouvel équilibre au sein d'une Région élargie à Languedoc-Roussillon, laquelle aura en charge l'élaboration du nouveau Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) avec lequel le SCoT de la Grande agglomération toulousaine devra être compatible.

ACCUEILLIR

Dynamiques démographiques et sociales

Le SCoT de la Grande agglomération toulousaine bénéficie depuis de longues années d'une forte attractivité, qui s'exerce tant dans des relations de proximité avec les territoires des régions du Grand Sud que vis-à-vis des grandes métropoles françaises.

Mais, au-delà de cette attractivité se posent des enjeux forts en termes de cohésion territoriale et sociale et, plus généralement, de capacité à accueillir dans de bonnes conditions un fort développement démographique.



Le projet de territoire du SCoT de 2012 a inscrit dans ses objectifs de prévoir les capacités d'accueil engendrées par une forte croissance de population, soit entre 2008 et 2030, + 300 000 habitants et +150 000 emplois supplémentaires. Cette perspective nécessite de calibrer les capacités d'accueil (foncier, logements), mais aussi les infrastructures, les équipements et les services nécessaires. Ces perspectives de croissance, dont les principaux ressorts devraient perdurer, peuvent fluctuer dans un contexte de crise économique et de vieillissement de la population française.

Ainsi, au-delà de cet objectif quantitatif qui peut connaître des inflexions, avec des périodes de moindre croissance, le SCoT devra également répondre à l'évolution des modes de vie, aux aspirations des habitants en matière de cadre de vie, de bien-être, de logement et de services, ce, afin de garantir le « vivre ensemble ». D'autant que l'accroissement des phénomènes de précarité, de dislocation du lien social et la persistance de fortes disparités territoriales interrogent les politiques publiques d'aménagement du territoire et de cohésion sociale, au premier rang desquelles la nouvelle politique de la ville.

Une crise économique qui s'étire dans le temps

La crise financière de fin 2007 a impacté l'agglomération toulousaine. Mais cet impact n'a pas pour autant inversé la courbe favorable de l'emploi contrairement à la plupart des autres agglomérations françaises, les gains d'emplois demeurent, avec l'impact d'un secteur industriel « surperformant » et d'un développement des activités liées à la sphère résidentielle. Mais pour autant, le nombre de demandeurs d'emploi continue

à progresser fortement : nouveaux arrivants attirés par le marché du travail local, conjoints de personnes ayant obtenu un emploi localement, jeunes sortants de l'appareil de formation.

Démographie, des évolutions qui restent dans les hypothèses basses d'accueil du SCoT 2012

L'aire urbaine de Toulouse, dans laquelle s'inscrit le SCoT, élargit son influence à un territoire plus vaste, aujourd'hui en contact de Montauban, en développement vers Albi, Auch et Saint-Gaudens. La pression de la périurbanisation est particulièrement forte, du fait d'une arrivée toujours importante de ménages et entraîne une expansion de l'influence urbaine. La maîtrise des équilibres territoriaux et de la polarisation du développement constituent un enjeu partagé au sein de l'InterSCoT.

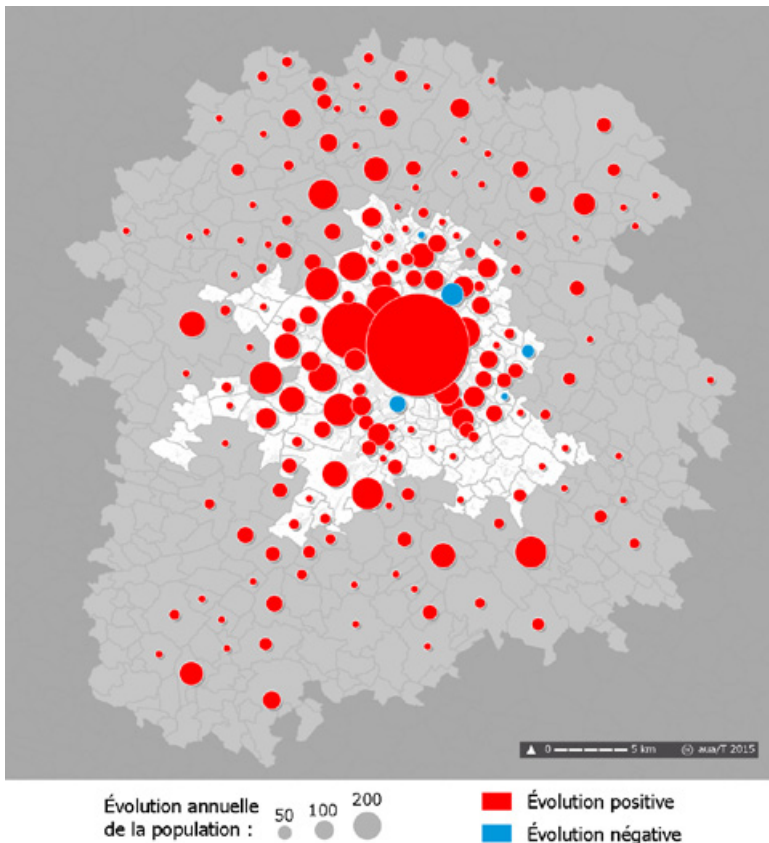
Avec 51 050 habitants de plus en cinq ans (2007-2012), soit en moyenne 10 000 habitants de plus par an, la grande agglomération toulousaine poursuit son développement, mais à un niveau proche du bas de la fourchette des hypothèses d'accueil avancées dans le SCoT (+ 11 400 à + 13 600 par an). A titre de comparaison, sur une période plus longue (1990-2007), le territoire du SCoT a connu un rythme de croissance légèrement supérieur : + 12 000 par an.

Toutefois une inflexion récente plus favorable pourrait conduire à retrouver ces rythmes. En effet, du fait d'une plus forte croissance de Toulouse et des communes de la première couronne, le rythme de croissance du SCoT semble s'accélérer, passant de + 9 000 habitants par an de 2006 à 2011 à + 10 000 de 2007 à 2012⁽¹⁾, alors que les trois autres SCoT ensemble ralentissent légèrement leur croissance.

(1) La nouvelle méthode du recensement produit des données sur des cycles de cinq ans. En termes de comparaison, l'Insee préconise de comparer les évolutions sur ces cycles et non pas année par année. On compare donc ici les deux cycles 2006-2011 et 2007-2012 qui ont une zone commune. On mesure en fait des tendances d'évolution (accélération dans ce cas).

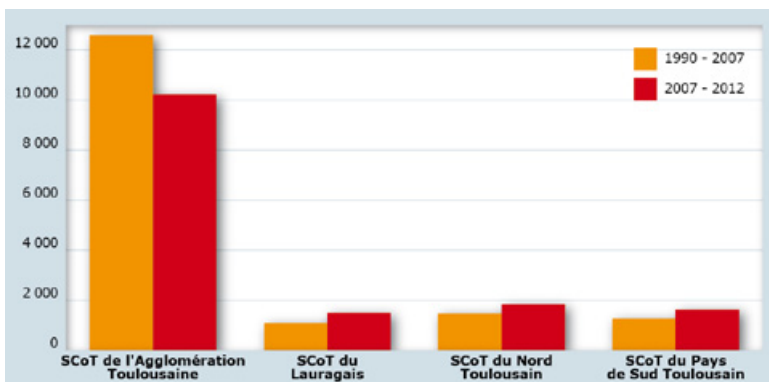
Évolution annuelle de la population entre 2007 et 2012

Sources : Insee



Dynamiques démographiques au sein de l'InterSCoT

Sources : Insee



Sur des périodes comparables, l'attractivité des trois autres SCoT a augmenté, passant de + 3 800 habitants par an entre 1990 et 2007 à + 5 000 entre 2007 et 2012. Si l'on peut y voir un effet évident de la périurbanisation, la comparaison des deux périodes intercommunales les plus récentes laisse apparaître une inflexion plus favorable à la polarisation du développement.

Ces observations constituent un point de vigilance important. Elles seront à confirmer ultérieurement, notamment dans les travaux de l'Outil de veille, tant que la tendance générale du développement démographique qui pourrait connaître un léger tassement dans les années à venir, que dans les équilibres entre territoires.

Sur ce point, le développement des différents secteurs géographiques de la grande agglomération toulousaine s'affirme selon plusieurs logiques :

- en lien avec des pôles économiques, notamment dans le secteur nord-ouest, sous l'influence des activités aéroportuaires et aéronautiques,
- ou à l'inverse, sans appui sur un pôle d'activités économiques structurées, avec un développement résidentiel (secteur nord en particulier),
- avec une tendance générale à la croissance de communes éloignées, voire aux franges du SCoT, dans une logique extensive, notamment le long des axes qui relient l'agglomération aux villes moyennes,
- et avec toutefois un « contrepoint » significatif (et en renforcement actuellement) de grandes communes centrales qui continuent à assurer un rôle d'accueil à l'instar de Toulouse, Colomiers, Blagnac et d'autres.

Emploi : des perspectives en « dents de scie » dans un contexte de plus faible croissance économique

L'emploi a augmenté très fortement au cours des vingt dernières années dans la grande agglomération toulousaine, améliorant un ratio habitant-emploi, déjà favorable, s'établissant en 2011 à 1,9 habitant pour un emploi. Cette croissance de l'emploi, plus rapide que la population, s'est fortement polarisée, même si tous les territoires en ont profité, y compris le périurbain.

Ce sont, en moyenne, 8 400 emplois salariés privés qui ont été créés tous les ans depuis 1994. Ces créations interviennent autant dans un tissu industriel et de services productifs extrêmement performants que dans des activités résidentielles, répondant aux besoins quotidiens des habitants.

L'effet d'entraînement entre ces deux sphères, productive et résidentielle, a eu un effet positif sur l'emploi local.

Cette longue période de croissance n'a pas été pour autant très régulière. Quatre cycles se sont succédé :

- un premier sur la période 1994-1997, caractérisant une économie en reprise d'activité après la crise de 1992-1993,
- un deuxième entre 1998 et 2001, constituant une période exceptionnelle liée à la « bulle » internet,
- un troisième entre 2002 et 2007, marquant un retour à la « normale » avec dans les premières années, une forte contraction de la croissance,
- un quatrième depuis 2008, secoué initialement par la crise des « subprimes » et dont l'impact a gagné progressivement toute l'économie.

Dans cette dernière période, le territoire toulousain a mieux résisté que d'autres à la crise, là encore grâce à son industrie, préférant conserver ses compétences localement, plutôt que de s'en séparer, mais également grâce à ses activités résidentielles, toujours en croissance.

Les perspectives à court terme, en revanche, peuvent être moins favorables

Sont en cause, un contexte national et européen tendu et une situation de fin de cycle des programmes d'études et de recherche chez Airbus, impactant de nombreux prestataires.

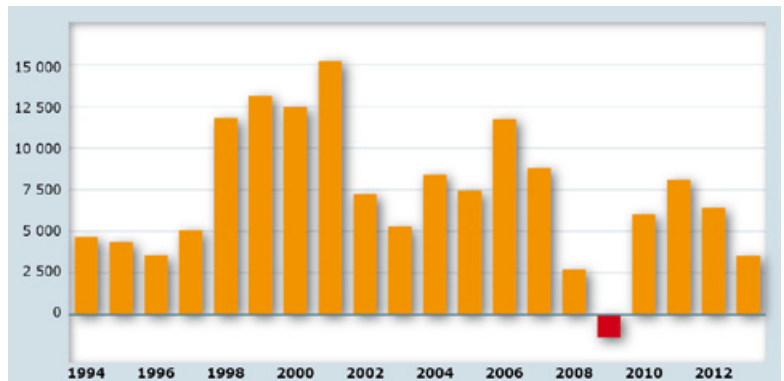
Les hypothèses du SCoT 2012 visant la création de 150 000 emplois supplémentaires d'ici 2030 pour soutenir l'équilibre habitant-emploi, demanderaient pour être tenues, une nouvelle progression des créations d'emploi retrouvant le niveau des années 2002-2007. Ces évolutions auront un impact sur l'attractivité du territoire et la croissance démographique.

En termes de répartition spatiale du développement économique, l'agglomération toulousaine positionne cinq communes dans le Top 100 national des créations d'emplois au cours des quinze dernières années avec Toulouse (2^e, avec + 31 000 emplois salariés privés entre 1999 et 2010), Blagnac (9^e, avec + 17 700), Colomiers (34^e avec + 7 000), Labège (47^e avec + 5 300) et Balma (95^e, avec + 3 100). Cette croissance de l'emploi et des activités s'est très fortement polarisée au sein de l'agglomération, même si la dynamique profite aussi aux territoires voisins ou périurbains.

Les équilibres habitants-emplois évoluent en conséquence et se sont améliorés depuis 1999, passant de 2,2 habitants pour un emploi à 1,9 actuellement. Par quadrant, l'amélioration la plus sensible s'est produite sur le secteur nord-ouest et sur la commune de Toulouse.

Évolution annuelle des emplois salariés privés dans le SGAT

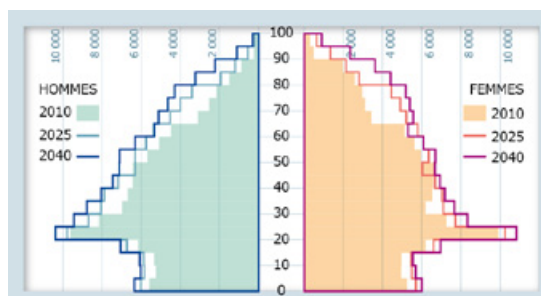
Sources : Unédic, Urssaf



Population et modes de vie, un contexte en forte évolution

Plusieurs phénomènes émergent au regard des évolutions récentes. La dynamique des naissances demeure toujours particulièrement importante, en France et dans l'agglomération. De ce fait, le solde naturel représente entre la moitié et les deux-tiers de la croissance démographique de la grande agglomération toulousaine. Mais cette population en bas âge, ainsi que les nombreux jeunes scolarisés ou jeunes travailleurs, ne permettent pas d'équilibrer la tendance lourde au vieillissement de la population, du fait de l'arrivée des générations du « baby-boom » à l'âge de la retraite.

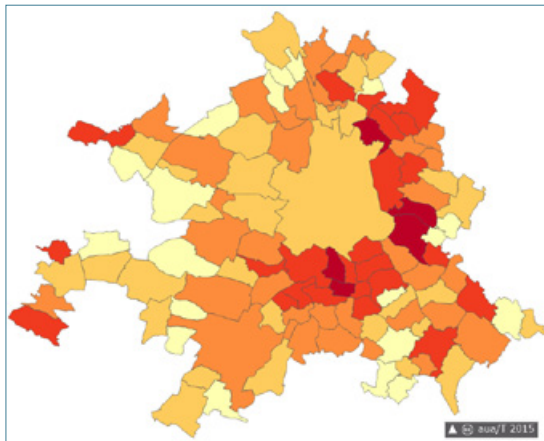
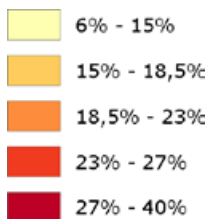
Les projections effectuées par l'Insee et la DREAL Midi-Pyrénées mettent en garde sur les conséquences, tant nationales que locales, de ce vieillissement : effritement du solde naturel, moins de mobilité résidentielle en France et augmentation très importante du nombre de personnes âgées. Ainsi, pour le SCoT et avec des hypothèses de reconduction des tendances observées, la part des plus de 60 ans passerait de 18 % en 2012 à 25 % en 2040. Parmi ces personnes, les plus âgées augmenteraient encore plus fortement.



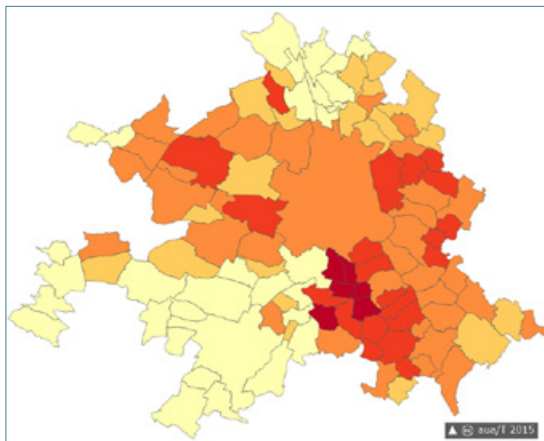
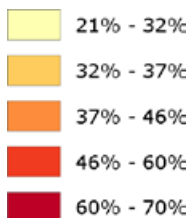
Structure de la population par âge quinquennal

Sources : Insee, projections Omphale 2010

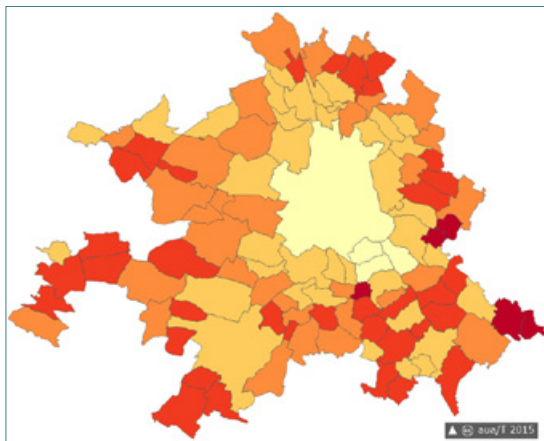
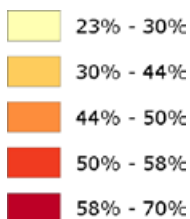
Part des plus de 60 ans en 2011
Source : Insee



Part des personnes de plus de 15 ans ayant un diplôme d'un niveau supérieur ou égal à Bac + 2 en 2011
Sources : Insee



Part des ménages avec enfants en 2011
Sources : Insee



Des évolutions se font sentir d'ores et déjà : la grande agglomération toulousaine a tendance à conserver de très jeunes enfants et des jeunes (étudiants, entrants dans la vie active) ainsi que des personnes plutôt âgées, alors que les familles avec des enfants et des adolescents sont plus nombreuses à s'installer dans les communes des SCoT périphériques.

Le territoire du SCoT est également confronté à des évolutions des modes de vie. Sur les cinq dernières années, les ménages en forte croissance sont ceux d'une personne vivant seule dans son logement, alors que le nombre de couples avec enfants est resté identique.

Si ces tendances récentes perduraient, elles pourraient à terme dégrader la cohésion territoriale. Ainsi, l'attractivité du SCoT reste importante sur les nouveaux habitants (étudiants, jeunes actifs et seniors), mais sa capacité à garder sur son territoire des familles en phase de constitution de leur cadre de vie (logement, emploi... semble plus limitée). Souvent ces ménages sont amenés à s'installer dans des communes plus éloignées.

Parallèlement, l'accompagnement du vieillissement de la population devient un incontournable de l'aménagement du territoire tant les besoins spécifiques en termes d'habitat, de services et de mobilité sont nombreux :

- l'accessibilité des services pour les personnes âgées sur un territoire où l'usage de la voiture est indispensable pour les activités quotidiennes (courses, loisirs...),
- la programmation ou l'adaptation de logements pour permettre le maintien à domicile et l'insertion dans la vie locale. Il existe par exemple des dispositifs opérationnels de rénovation comme « Habiter mieux » ou le Programme d'Intérêt Général de précarité énergétique qui intègrent la question du vieillissement, avec l'appui d'opérateurs spécialisés comme le PACT, missionné par la ville de Toulouse ou encore Urbanis. D'autre part, des logements à caractère social spécifiquement dédiés aux personnes âgées sont construits, comme les Etablissements d'Hébergement des Personnes Agées Dépendantes (EHPAD) au nombre de 127 en Haute-Garonne en 2013, ou, par exemple, les Foyers d'Accueil Médicalisés (un foyer de 26 logements construit à Saint-Orens),
- la création de nouveaux services (santé, loisirs...) pour répondre aux besoins spécifiques, notamment favoriser le maintien à domicile, et maintenir les liens intergénérationnels. Par exemple, la Ville et le CCAS de Toulouse ont mis en place un système de portage de repas à domicile, avec la visite d'une infirmière pour repérer les personnes fragiles.

Une segmentation socio-spatiale à l'œuvre

Toutes ces tendances s'observent différemment selon les territoires de la grande agglomération toulousaine. Elles s'accompagnent de fortes disparités territoriales. Les communes qui accueillent les ménages les moins aisés s'étendent le long d'un grand axe nord - sud-ouest sur lequel se trouvent également les grands quartiers populaires.

Les communes les plus aisées sont situées à l'est et au sud-est, dans des environnements naturels plus qualitatifs, tout en étant à proximité de secteurs urbains bien équipés. Pour les ménages les plus modestes qui restent en centre d'agglomération, ce sont majoritairement les logements sociaux ainsi que certaines copropriétés qui les accueillent, renforçant une concentration sur des quartiers identifiés comme prioritaires par la politique de la ville, et dont l'image négative ne fait que se renforcer. Cette spatialisation des disparités sociales répond en partie à des logiques individuelles de distinction sociale.

D'autres types de spécialisation sont à observer. Certains territoires et plus particulièrement la ville de

Toulouse, accueillent davantage les nouveaux arrivants.

Globalement, ces personnes se logent dans les secteurs qui, socialement, leur ressemblent. La géographie sociale de la grande agglomération toulousaine est ainsi accentuée par les choix résidentiels des nouveaux arrivants.

Parallèlement, les échanges de population entre le pôle urbain et le périurbain se font au bénéfice de ce dernier, indiquant ainsi le rôle de « porte d'entrée » que joue le Cœur d'agglomération, avec une poursuite du parcours résidentiel vers la périphérie, souvent liée à l'acquisition d'un logement individuel. Ainsi se dessine à grands traits une géographie sociale en « couronne » à l'échelle de l'InterSCoT, avec d'une part, une logique de vieillissement de la population dans le centre et en première couronne, et d'autre part, d'éloignement des familles vers les communes de Développement mesuré, et au-delà.

Ces phénomènes de spécialisation sociale qui rassemblent sur des territoires des populations homogènes en âge, en revenus, en composition familiale et en intérêts se confortent au fil des ans et pourraient inquiéter à terme la cohésion sociale du territoire.

Les quartiers prioritaires de la politique de la ville

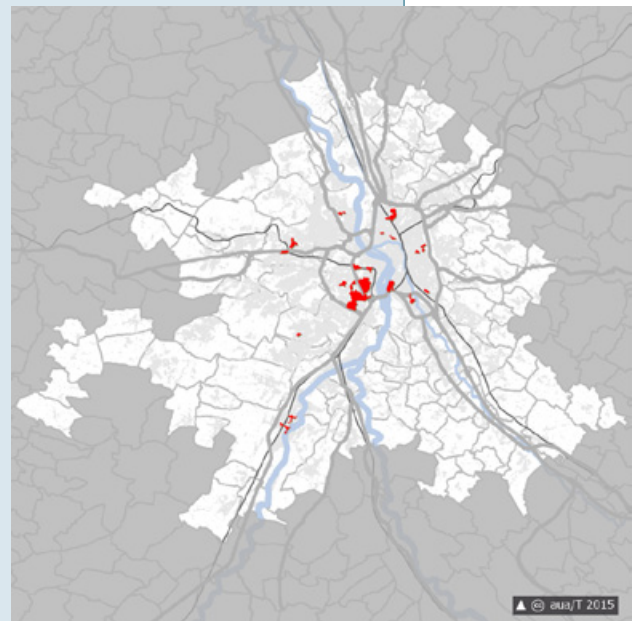
La Ville intense porte la pauvreté comme la richesse. On y observe en effet une accumulation des problématiques sociales (ménages en dessous du seuil de pauvreté, personnes en grande précarité, en errance, familles monoparentales, personnes isolées...) alors même que l'agglomération toulousaine est un territoire où les revenus des ménages sont les plus élevés en France. Une grande partie des ménages pauvres habitent dans des quartiers dont la situation de pauvreté est équivalente à celle des quartiers prioritaires de Lyon, Lille ou Marseille. Lors de la dernière définition de la géographie prioritaire de la politique de la ville à partir du critère d'un revenu médian inférieur à 60% de celui de l'EPCI, ce sont dix-huit quartiers qui ont été retenus (contre douze lors de la précédente géographie prioritaire) dont douze sur Toulouse, deux sur Colomiers, un sur Blagnac, un sur Cugnaux et deux sur Muret. Ces quartiers regroupent environ 8 % de la population du SCoT.

Face à ce constat, une politique de solidarité à différentes échelles est nécessaire pour répondre, à la fois aux besoins d'une population fragile et lutter contre un décrochage territorial, engager des programmes de renouvellement urbain si nécessaire, et « normaliser » ces quartiers au regard du droit commun.

Il s'agit également d'interpeller le fonctionnement urbain à l'origine de la relégation de ces territoires et de restaurer les liens sociaux et urbains qui sont au fondement d'une cohésion urbaine. La nouvelle politique de la ville (au travers de deux contractualisations : le contrat de ville et les conventions de renouvellement urbain) représente alors un levier important de ce rééquilibrage des territoires en concourant au rattrapage de niveaux de services, notamment dans l'accompagnement des personnes, au développement urbain et au dynamisme économique de ces quartiers.

Les quartiers prioritaires de la Politique de la Ville

Sources : Ministère de la Ville



La question du bien-être en ville, une nouvelle dimension pour l'aménagement urbain

Aujourd'hui, dans la grande agglomération toulousaine, les habitants reconnaissent et sont attachés à une qualité de vie, liée à un cadre de vie remarquable (l'environnement naturel, un patrimoine riche et reconnu) et à une vie culturelle et sociale intense dans les communes équipées.

Cependant, comme les logiques résidentielles, les évolutions des modes de vies et les tendances démographiques questionnent le bien-vivre ensemble. L'allongement de la durée de la vie, les changements de structures familiales (recomposition familiale), la difficulté d'accès à l'autonomie des jeunes, les besoins en mobilité du fait de l'étalement urbain, les difficultés économiques et sociales d'une partie de la population - notamment un taux de chômage (12,4% en 2011) qui ne cesse d'augmenter -, l'accueil de nouveaux habitants, le développement des TIC sont autant d'éléments plus ou moins récents qui interpellent le territoire sous l'angle de la qualité des liens sociaux et de l'insertion dans la vie locale.

Une réponse en proximité aux besoins de services et d'équipements, des échanges entre habitants, une animation du territoire par la présence d'activités, qu'elles soient économiques ou associatives, sont autant d'atouts qui participent grandement, à côté d'une dynamique économique largement positive, à l'attractivité du territoire. Ils se confrontent cependant aux dynamiques en cours (saturation de certains réseaux de transports, mitage des zones naturelles, nuisances sonores...) et à une évolution éventuellement négative de la cohésion sociale et territoriale.

Ces questions de qualité de vie et de bien-être, quel que soit le territoire, rejoignent les préoccupations transversales (sociales, économiques, environnementales et culturelles) du développement durable. En effet, la préservation d'une qualité de l'environnement urbain (social ou physique) - entre densification et étalement - est un enjeu majeur des politiques publiques de demain. A ce titre, les problématiques de santé (obésité, allergies, dépressions, maladies cardio-vasculaires...) font partie des problématiques émergentes de la ville et interpellent des facteurs liés à la vie urbaine - en termes de modes de vie et d'environnement - comme l'isolement, la pollution, l'alimentation, les nuisances sonores, l'accès aux soins...

Enjeux

La réduction des inégalités territoriales et l'accueil dans de bonnes conditions des nouveaux habitants

La capacité du territoire du SCoT à accueillir un développement démographique qui demeurera important reposera sur le bon calibrage de l'offre (logement, foncier économique, équipements...), en fonction des besoins et sur la régulation de cette offre afin d'éviter les situations de sur ou sous-capacité, entraînant des concurrences entre territoires et projets (gestion économe des ressources).

Les équilibres de territoires, notamment entre la Ville intense et le Territoire de développement mesuré, doivent être maintenus afin de corriger certaines évolutions constatées (périurbanisation, rythmes de croissance trop différenciés des secteurs géographiques au sein du SCoT...).

La réduction des inégalités territoriales doit être un enjeu fort et s'appuyer sur le maintien d'une bonne densité et d'un maillage d'équipements et de services à même de répondre aux besoins des habitants dans une relative proximité, mais également de produire des lieux de convivialité et de sociabilité. Cet enjeu doit être sous-tendu par le principe de l'accès physique et social de tous les habitants à l'ensemble

des ressources (sociales, culturelles et économiques) de la ville. La question du partage de l'accueil des populations en précarité doit être portée afin de limiter les phénomènes de concentration mis en évidence par la géographie prioritaire de la politique de la ville.

L'accompagnement des évolutions démographiques et des modes de vie

Le vieillissement de la population impose de repenser la ville afin de s'adapter à ces nouveaux besoins (habitat, services et liens intergénérationnels) et de prévenir une spécialisation de certains territoires.

En outre, la question du manque d'attractivité pour les familles interroge leur possibilité de mener un parcours résidentiel au sein du territoire du SCoT, mais également la nécessité de la définition d'un projet en cohérence avec leurs modes de vie et les besoins spécifiques des enfants, depuis la petite enfance jusqu'à l'adolescence.

Enfin, la préoccupation de la qualité de vie et plus largement du bien-être des habitants dans leur diversité doit accompagner le développement et la modification de la grande agglomération toulousaine, afin de maintenir son attractivité.

POLARISER

POLARISER

Dynamiques de l'habitat

Si la dynamique de construction de logements se maintient depuis 2010, permettant de répondre aux objectifs du SCoT 2012, la construction reste spécialisée selon les territoires. Le renchérissement du prix du foncier et l'augmentation des prix des logements ne permettent plus à de nombreuses jeunes familles de loger dans l'agglomération. Si le passage à une offre renforcée de logements sociaux constitue un défi dans un contexte de marché tendu, la production du logement social, en locatif et en accession, est indispensable pour assurer la mixité sociale. La mobilisation du foncier à un coût maîtrisé reste un enjeu majeur pour l'agglomération.

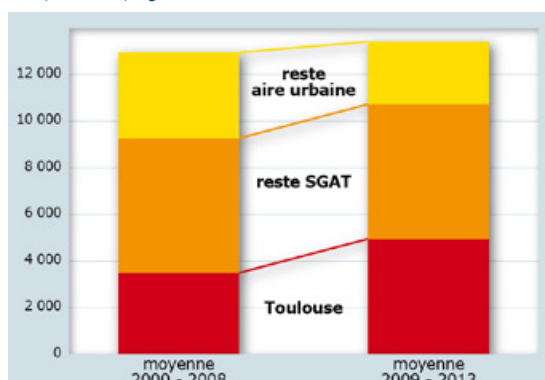


Des besoins en logements liés à l'attractivité de l'agglomération et à l'évolution des modes de vie

A l'horizon 2030, selon les hypothèses d'accueil démographique retenues en 2008, le territoire du SCoT de la Grande agglomération toulousaine devra se préparer à accueillir entre 250 000 à 300 000 habitants supplémentaires. Cette dynamique démographique génère une demande importante en logements, sous l'effet cumulé de plusieurs facteurs : les besoins des ménages qui se forment ou qui viennent s'installer dans l'agglomération, les besoins liés au vieillissement de la population et aux phénomènes de décohabitation et de recomposition familiale, les besoins de fluidité du parc et de renouvellement urbain. Une production de 9 000 à 10 500 logements par an permet de répondre à la croissance du nombre de ménages, soit un volume estimé entre 200 000 et 230 000 logements supplémentaires pour la période 2008-2030.

Évolution des dynamiques de construction de logements sur le périmètre du SMEAT

Soes, Sit@del2, logements autorisés données en date réelle



Une dynamique de construction maintenue ...

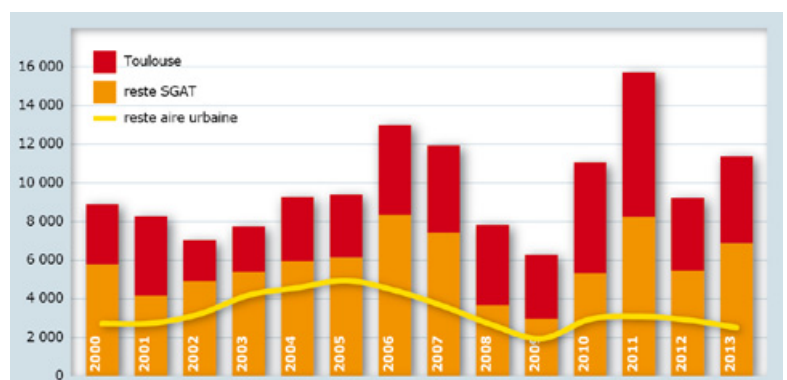
Alimentée par une demande toujours forte, la construction de logements reste à un niveau élevé, malgré un rythme irrégulier. Le volume de projets reste soutenu et s'inscrit dans la fourchette des objectifs identifiés par le SCoT : plus de 10 000 logements sont autorisés chaque année depuis 2009 sur l'ensemble de la grande agglomération toulousaine, en progression par rapport à la période 2000-2008. Le nombre de mises en chantier se maintient également.

... largement soutenue par les dispositifs d'investissement locatif

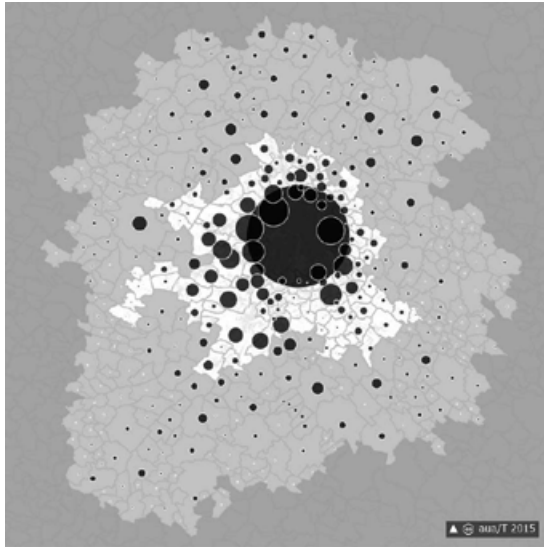
La production de logements reste largement portée par l'investissement locatif, qui représente près des deux-tiers des ventes et jusqu'à 80 % certaines années. Il s'agit de logements collectifs, majoritairement composés de deux et trois pièces, des constructions qui alimentent le marché locatif privé et s'adressent à des clientèles d'étudiants et de jeunes actifs, largement présentes dans l'agglomération.

Évolution annuelle du nombre de logements autorisés sur le périmètre du SMEAT

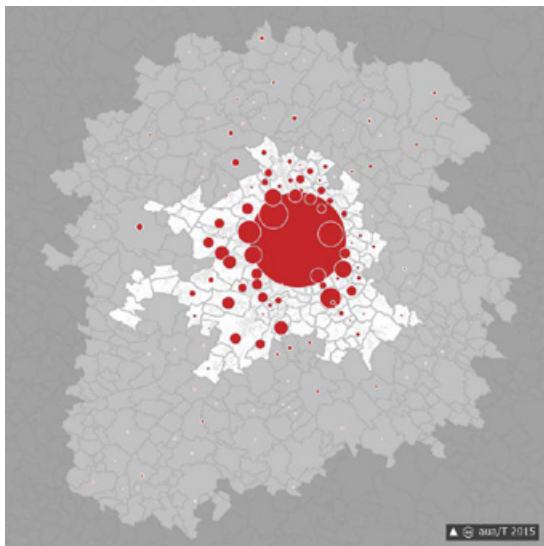
Soes, Sit@del2, données en date réelle



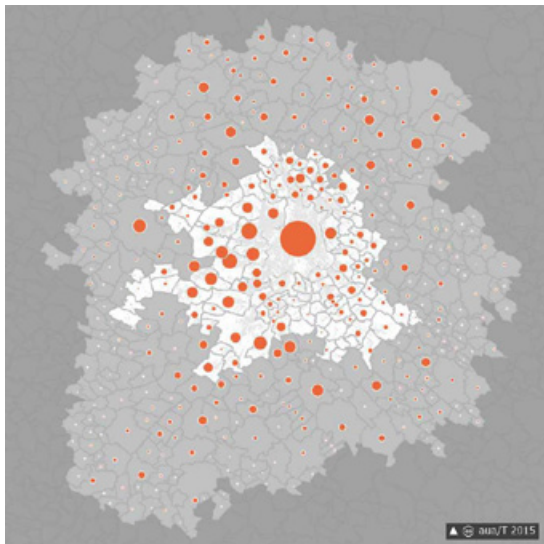
Les logements autorisés entre 2009 et 2013 par commune
Soes, Sit@del2, données en date réelle



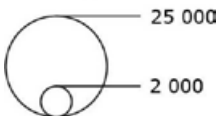
Les logements collectifs autorisés entre 2009 et 2013
Soes, Sit@del2, données en date réelle



Les logements individuels autorisés entre 2009 et 2013
Soes, Sit@del2, données en date réelle



Nb de logts autorisés



- Total logts
- Logts collectifs
- Logts individuels

Les effets de la crise financière de 2008 se sont estompés dès le début des années 2010 sous l'effet du plan de relance. Si la construction peut apparaître en retrait début 2014 avec une tendance à la baisse des mises en chantier, les projets se poursuivent et de nombreux programmes de logements collectifs sont autorisés sur la partie centrale de l'agglomération. L'activité reste portée par le marché des investisseurs. La construction de logements destinés à des propriétaires occupants marque le pas.

Des capacités foncières à mobiliser

Alors que plus de 8 000 hectares (74 % à vocation mixte) ont été repérés pour l'accueil du développement urbain dans le SCoT 2012 dont plus du tiers déjà ouvert à l'urbanisation, la production du logement se réalise de plus en plus en intensification urbaine. Ainsi seuls 16 % des capacités foncières ouvertes à l'urbanisation dans les PLU ont été consommées entre 2010 et 2013, soit 500 hectares sur les 3 200 ouverts. Dans le même temps, plus de 350 hectares ont été consommés par l'urbanisation dans le tissu urbain existant (« dents creuses », densification des parcelles partiellement bâties ou renouvellement urbain). Il s'agit donc de rendre disponible le foncier pour l'accueil des nouveaux logements, en mobilisant l'ensemble des outils existants (PLU, ZAC, EPFL...).

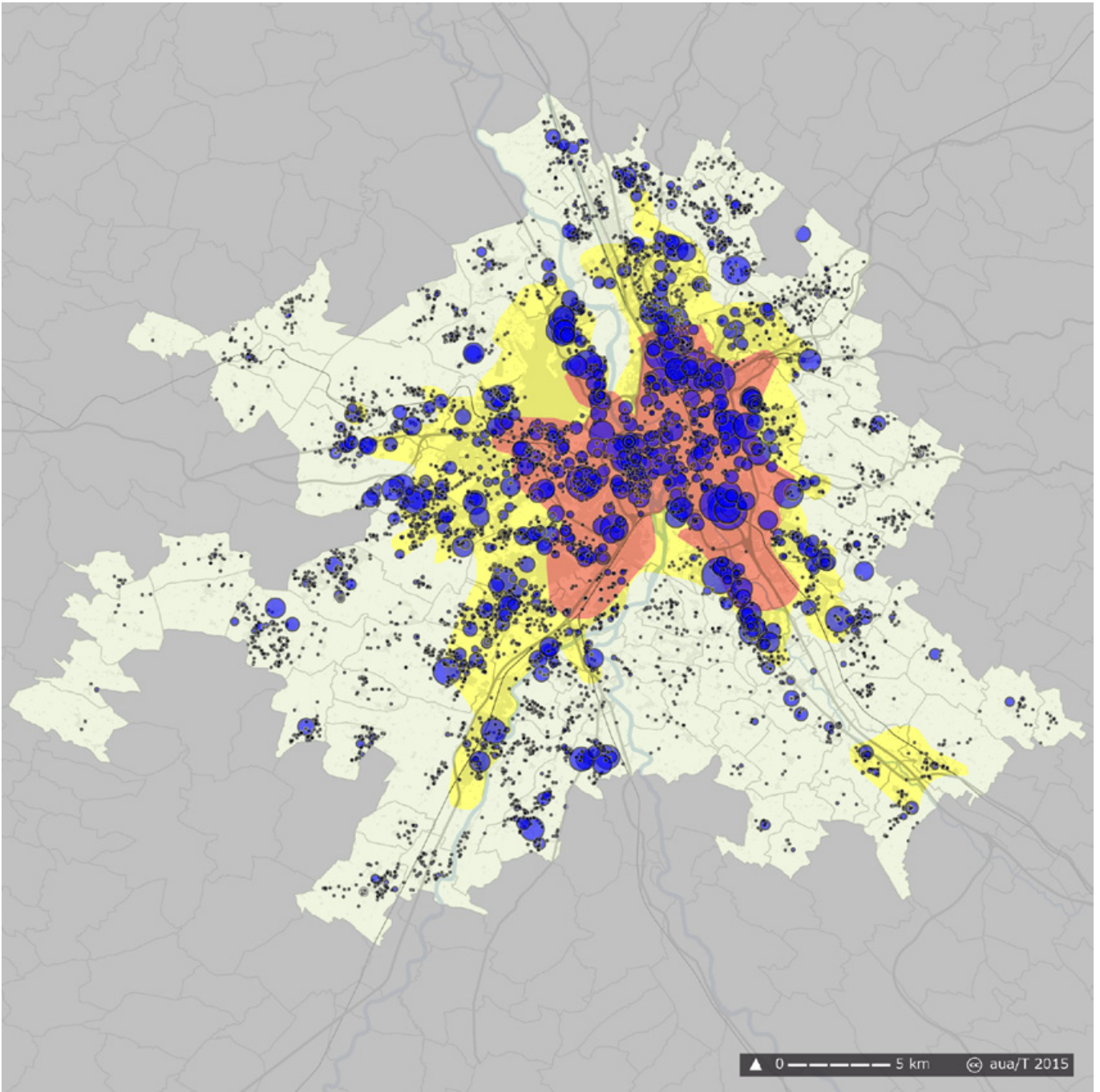
Un effort de construction sur tous les territoires ...

Bien équipées et desservies en transports en commun, la ville-centre et les communes de première couronne accueillent l'essentiel de la production des logements de l'aire urbaine. Plus largement, la dynamique de construction bénéficie principalement aux centres urbains et aux communes situées le long des principaux axes routiers, vers Auch - L'Isle-Jourdain, Montauban, Albi ou Saint-Gaudens. Ailleurs, on assiste à un éparpillement de maisons neuves, sur de nombreuses petites communes périurbaines. Sous l'influence de la forte polarisation des emplois, le déséquilibre résidentiel ouest-est reste marqué, malgré une augmentation de la production de logements dans les communes de la proche banlieue est.

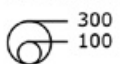
... mais une offre spécialisée par territoires

Ainsi, sur la période 2009-2013, les logements collectifs forment près de 90 % des logements autorisés sur la ville-centre et de 60 % sur le reste du périmètre du SCoT. Si la construction de maisons est plus diffuse dans l'espace urbain, elle est majoritaire au-delà du SCoT.

Les logements autorisés entre 2009 et 2013 par opération
Soes, Sit@del2, données en date réelle



Logements autorisés
entre 2009 et 2013



Une production de logements plus importante à proximité des services urbains et d'une desserte en transports en commun de qualité

Depuis 2009, on observe à l'échelle de la grande agglomération toulousaine un maintien de l'équilibre de la construction de logements entre territoires de Ville intense - Cœur d'agglomération et de Développement mesuré, autour de 80 % - 20%. Au sein de la Ville intense, seuls 20 % de la production de logements sont situés en opérations publiques (type ZAC, PAE...) révélant la part importante de la production dans le tissu urbain constitué. Il convient toutefois de souligner une production soutenue en proche banlieue, portée par d'importantes opérations sous maîtrise publique (Andromède, Ramassiers, Vidailhan, Pont de Bois...).

Cependant, cette production en Ville intense ne suffit pas à renforcer la polarisation de la population, du fait d'une production axée sur les petits logements. En effet, sur les communes du développement mesuré, la production de logements individuels favorise l'accueil des familles et la croissance de la population y est plus rapide qu'en Cœur d'agglomération. Par ailleurs, quelques communes de Ville intense situées en zone C peuvent rencontrer des difficultés de production de logements locatifs, compte-tenu des plafonds de loyers applicables.

Une offre inadaptée à la diversité des attentes résidentielles

Si la production de logements permet quantitativement de répondre à la pression démographique qui s'exerce sur le territoire, les besoins des ménages ne sont pas pour autant satisfaits. L'envolée des prix dans tous les segments du marché (locatif, accession

dans le neuf et dans l'ancien) constatée depuis une dizaine d'années constitue un frein important à l'accès au logement et pénalise particulièrement le cœur de la métropole.

Dans le neuf, une baisse continue de la production de logements à des prix accessibles aux classes moyennes, en collectif comme en individuel, écarte les ménages primo-accédants. D'autant que la typologie des logements produits, centrée sur les petits logements (T2-T3), ne répond pas à la demande familiale (nombre de pièces, superficie des logements). Dans l'ancien, l'offre de logements reste plus abordable, soutenue par des taux d'intérêt bas, mais la demande des primo-accédants est fragilisée par la réforme du PTZ+ mise en place fin 2011. Le marché de l'ancien présente de fortes disparités, les copropriétés des années 60 étant le segment le plus abordable, bien que de moins en moins attractif pour les ménages (consommation énergétique et DPE, gestion de la copropriété, formes urbaines peu recherchées...).

Le marché de l'accession sociale est alimenté sur l'agglomération par une production de logements en location-accession, le territoire toulousain étant un des plus dynamiques au niveau national pour ce type de produit. Malgré la mobilisation des promoteurs sociaux locaux, le volume d'offre reste cependant insuffisant par rapport aux besoins. Les attentes des jeunes ménages portant aussi sur la recherche d'un cadre de vie familial « au vert », la construction de maisons individuelles s'éloigne toujours plus de l'agglomération, résultat d'un compromis entre budget et choix de vie.

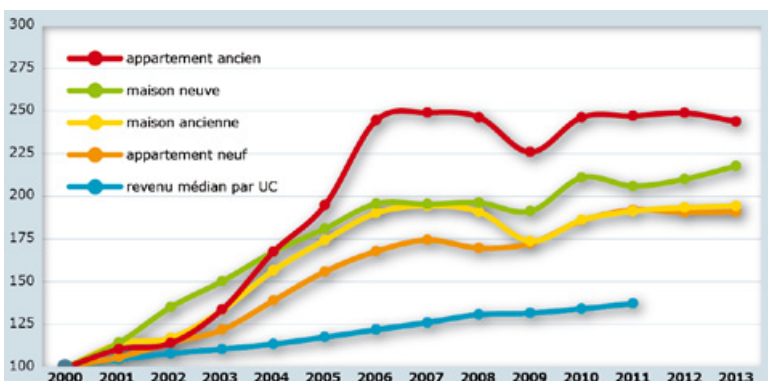
Une diversification de l'offre engagée, mais un rattrapage SRU plus ambitieux attendu à l'horizon 2025

En termes d'offre locative sociale, la diversité de la production des logements s'est améliorée sur le Cœur d'agglomération. Les communes se sont toutes engagées dans un rattrapage par rapport à l'objectif de la loi SRU et le volume de logements locatifs sociaux financés a triplé depuis le début des années 2000.

Les communes du développement mesuré ont plus de difficultés à atteindre les objectifs SRU. Elles cumulent parfois des objectifs de rattrapage du logement social importants avec des potentialités de construction contraintes.

Avec la loi Duflot du 28 janvier 2013, qui a porté de 20 % à 25 % l'objectif de logements sociaux à atteindre, le rythme du rattrapage va devoir accélérer et les modes de faire, évoluer. Pour atteindre le nouvel objectif SRU, les collectivités devront accélérer la mobilisation du foncier.

Évolution des indices de prix (base 100 en 2000)
Sources : ObserveR / Chambre des Notaires-Perval/ Insee-DGFIP



Pour un certain nombre de communes, même proches du seuil, l'objectif fixé pourrait être difficilement atteignable à l'horizon 2025 ; pour d'autres, répondre aux obligations nécessiterait de construire plus que ce qui a été fait depuis dix ans, en réalisant uniquement du logement social.

Malgré l'effort de construction de logements sociaux engagé sur les dernières années, une grande partie de la demande locative sociale et très sociale ne trouve pas de réponse et le coût du logement privé est particulièrement pénalisant pour les jeunes, les travailleurs pauvres, les familles monoparentales... D'autre part, le profil moyen des 30 000 demandeurs de logement social est marqué par la grande faiblesse des revenus ; une part importante d'entre eux vit uniquement de prestations sociales. Dans ce contexte, les attributions de logements HLM viennent renforcer le caractère très social de l'occupation de grands quartiers toulousains d'habitat social.

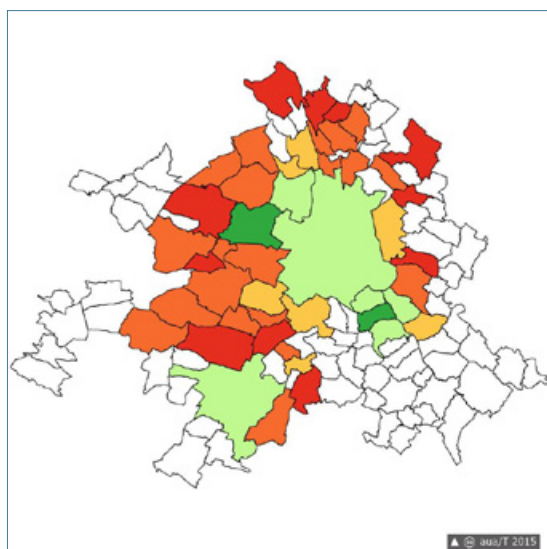
Un parc de logements existants confronté aux enjeux de précarité énergétique

Souvent qualifiés de « passoires énergétiques », les logements construits avant 1970 ne disposent souvent pas d'isolation thermique performante, mais représentent une part conséquente du parc total. Ce sont bien sûr, les logements des centres anciens, mais aussi plus largement la production de logements des Trente Glorieuses, en individuel et surtout en collectif, principalement les logements HLM et les grandes copropriétés construites pour l'accueil des rapatriés d'Afrique du Nord.

Le parc social bénéficie d'un plan d'intervention et de réhabilitation thermique, à la croisée des enjeux des politiques de l'habitat et de la politique de la ville ; le parc privé ancien fait l'objet de dispositifs ANAH, parfois abondés par les collectivités locales. S'il est relativement facile d'engager la rénovation thermique des pavillons des années 1950-1960, l'intervention sur le parc des copropriétés est plus difficile à mettre en œuvre ; pourtant les habitants, souvent très modestes, sont largement impactés par la précarité énergétique, tandis que l'impact urbain d'une intervention sur cette partie du parc de logements constitue un enjeu urbain de taille.

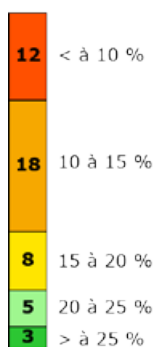
Des progrès en cours

Un changement dans les modalités de programmation et de production des logements est à l'œuvre par un renforcement du rôle de la maîtrise d'ouvrage publique dans l'initiative de projet d'aménagement d'ensemble, permettant une production plus en lien avec les besoins recensés sur le territoire et s'appuyant sur une politique foncière plus volontariste (élargissement de l'EPFL au 1er janvier 2015). Les territoires affirment ainsi de plus en plus leur politique de l'habitat grâce à l'élaboration de leurs documents de planification et de programmation (PLH, PLU-PLUi, OAP...), mais leur mise en cohérence reste nécessaire.



46 communes concernées par la loi SRU

Sources : DDT 31 - 1^{er} janvier 2014



□ Non assujetties à l'art. 55 SRU

Enjeux

Un renforcement d'une production de logements « abordables »

Malgré une bonne couverture du territoire par les documents d'urbanisme communaux, malgré une évidente prise de conscience des élus et des citoyens sur la nécessité d'organiser le territoire et de prévoir l'avenir, les développements urbains restent encore complexes à maîtriser. En particulier, la production de logements reste largement spécialisée, sous l'influence des dispositifs d'investissement locatif. Pourtant, la capacité d'organiser sur la grande agglomération toulousaine, une production de logements, adaptés aux attentes des ménages en recherche d'un premier achat familial (prix, surface, aménités...), est la seule alternative à des parcours résidentiels éloignés des jeunes familles. Cet enjeu majeur permet de répondre aux objectifs de peuplement sur le SCoT de la Grande agglomération toulousaine.

Un accès au logement pour tous

Alors que les intercommunalités et les communes sont largement engagées dans un effort de développement de l'offre locative sociale, les objectifs de rattrapage de la loi SRU modifiée (atteindre 25 % de logements sociaux en 2025) renforcent les niveaux d'exigence et de solidarité attendus ; avec un défi particulier pour les communes situées en Développement mesuré, qui ont souvent peu anticipé la réponse à la diversité des besoins des ménages et doivent aujourd'hui également faire face aux autres exigences réglementaires de moindre consommation foncière et de cohérence urbanisme-transport. Cependant, au-delà de la question du volume de la production locative sociale, la problématique liée à l'accessibilité au logement social devrait croître dans les années à venir. Au-delà de l'accroissement de l'offre locative

sociale, l'accueil des personnes les plus vulnérables pose une double question, de justice sociale et d'équilibre d'occupation des territoires. Comment répondre à la demande très sociale en préservant une mixité sociale des grands quartiers d'habitat social ? Comment introduire une réelle mixité sur l'ensemble des territoires qualifiés (bien desservis, équipés...) ?

La mobilisation du foncier : un enjeu de maîtrise et de phasage

Si les capacités foncières sont bien identifiées dans le SCoT, la mobilisation du foncier reste une question clé, qu'il s'agisse d'opérations sous maîtrise publique ou privée, en extension comme en renouvellement. Parallèlement, une réflexion est à mener sur le phasage, voire sur la taille des nouveaux quartiers à construire, pour assurer une meilleure accroche à l'existant et garantir aux habitants un accès aux services de la ville. La question du portage foncier et des modes de faire sont également posées.

La réconciliation entre l'intensité urbaine et la diversité des modes de vie

La diversification des modes de vie et des attentes des ménages en matière d'habitat réinterroge sur les conditions de développement d'une offre de logements attractive en Cœur d'agglomération ; mais aussi sur les conditions d'acceptabilité de l'intensité urbaine : qualité d'usage des espaces publics, services de proximité, adaptation aux nouveaux temps de la ville, qualité de la desserte en transports en commun... Pour autant, l'exigence de maîtrise de la consommation foncière est incontournable. Il s'agit de concilier l'exigence d'économie d'espace consommé et attentes des ménages.

POLARISER

Dynamiques économiques

En 20 ans

+ 90 000
emplois productifs

+ 60 000
emplois résidentiels

Le développement des activités économiques et des emplois, au cours des vingt dernières années, s'est fortement adossé aux filières d'excellence de la sphère productive, en premier lieu de la chaîne industrielle d'Airbus. Mais les activités résidentielles, alimentées par un moteur démographique sans précédent, ne sont pas en reste, pointant un enjeu d'intégration de ces activités dans les tissus mixtes.



Vingt années de croissance de l'emploi soutenues par les politiques d'offre territoriale

Une dynamique des activités économiques au long cours unique en France

Pouvait-on imaginer au début des années 90 une croissance de l'emploi aussi forte pour l'agglomération toulousaine ? C'eût été une vision extrêmement optimiste, voire volontariste, que le contexte économique de l'époque ne permettait pas vraiment d'envisager (crise monétaire européenne, crise pétrolière...). C'était sans compter sur les aléas des cycles économiques qui ouvraient alors sur une période d'une quinzaine d'années de croissance. C'était sans compter, non plus, sur les singularités de l'économie toulousaine, dont l'orientation du portefeuille d'activités a très vite joué en sa faveur. La crise, qui s'est ouverte en 2008, a considérablement freiné la dynamique, mais là encore, l'agglomération toulousaine s'est montrée plus résistante. Ce constat pose, néanmoins, toutes les limites des exercices de projection de l'emploi sur des périodes à moyen et long terme. Ces précautions sont à corréler aux incertitudes qui pèsent aujourd'hui sur l'économie mondiale et sur les conditions du maintien, à long terme, de la croissance démographique.

Un développement qui s'accompagne d'une forte concentration des emplois

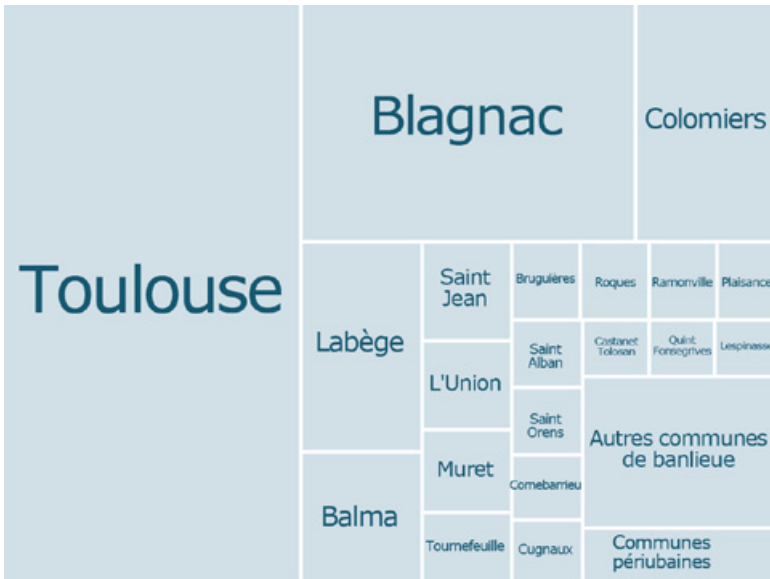
En vingt ans, le développement de l'économie toulousaine s'est donc traduit par le gain de 150 000 emplois salariés privés supplémentaires, soit une croissance de 75 % des effectifs (uniquement dans le privé⁽¹⁾). La géographie de cette croissance a transformé les équilibres au sein du territoire : Toulouse, Blagnac, Colomiers, Labège et Balma ont ainsi capté, à elles cinq, les trois-quarts des gains d'emplois privés de l'agglomération depuis 1990. Ce développement a considérablement impacté le fonctionnement de l'agglomération, et au-delà celui de l'aire urbaine.

Cette polarisation, indissociable du déploiement des activités aérospatiales (industrie et services), s'est accrochée aux grandes zones dédiées aménagées sur la période : Parc aéronautique, Basso Cambo, Inno-pole, Parc de la Grande Plaine, Parc du Canal... ; plus récemment, Aéronstellation, Gramont, Andromède, Saint-Martin-du-Touch, Ramassiers, Oncopole...

(1) Les données sur l'emploi public ne sont pas mobilisables à cette échelle de territoire. Si les effectifs dans les services de l'État ont fait l'objet d'importants réajustements sur la période, ceux de la fonction hospitalière et des collectivités territoriales se sont fortement accrus. On peut donc considérer des gains d'emplois encore supérieurs.

150 000 emplois supplémentaires en vingt ans

Sources : aua/T, Unedic, Urssaf



Des ressorts économiques avant tout « endogènes »

Certaines réflexions tendent à laisser croire que la croissance d'un territoire dépendrait de sa capacité à aller chercher des richesses à l'extérieur. Il s'agit, en effet, d'un enjeu important des politiques économiques. Pour autant, cet enjeu ne doit pas masquer la réalité des évolutions sur un territoire : l'emploi se fait et se défait majoritairement dans les entreprises déjà installées.

Plusieurs chiffres en témoignent :

- 95 % des transactions immo-bilières sont internes à l'agglomération et concernent des entreprises déjà présentes localement...
- ... d'autre part, les besoins des entreprises implantées sur le territoire essaient de nouvelles activités et de nouveaux emplois,
- en 2012, 7 900 emplois sup-plémentaires ont été créés dans les établissements existants (c'est-à-dire créés depuis plus d'un an), 1 000 emplois ont accompagné les mouvements d'entreprises internes à l'agglomération, 3 600 ont été perdus au jeu des créations-disparitions d'établissements.

Les territoires de l'économie : entre héritage et modernité... entre zones dédiées et tissus mixtes...

Des besoins d'aménagement spécifiques pour une économie, en tout point, spécifique

La trajectoire de l'économie toulousaine, dans le paysage national des métropoles, est sans référence commune. Là où les métropoles vacillent dans la crise, Toulouse résiste et « surperforme », dégagant des gains d'emplois plus intenses qu'ailleurs. Là où les bases productives s'effritent, celles de Toulouse se renforcent et stimulent l'économie toute entière. En vingt ans, la sphère productive, qui regroupe les activités industrielles et les services connexes intégrés à la chaîne de production (études, R&D, ingénierie, fonctions supports...), a ainsi représenté 60 % des gains d'emplois privés. Cette évolution est évidemment portée par l'industrie aérospatiale. Mais d'autres secteurs, en plein développement (santé, pharmacie, numérique, robotique...), sont susceptibles de conforter cette spécificité toulousaine. C'est de toute évidence un avantage concurrentiel qui est à « cultiver » et à « ancrer » sur

le territoire. Sans en être la cause unique, cet ancrage repose largement sur une politique d'offre territoriale adaptée : aménagement de zones industrielles et technologiques, réserves foncières stratégiques à vocation industrielle, densification des sites existants...

L'agglomération compte, à ce jour, 2 800 hectares de zones d'activités dédiées à vocation industrielle, 750 hectares à vocation technologique et 450 hectares à vocation tertiaire (source : Atlas des zones d'activités 2013).

De grands pôles tertiaires pour accompagner le développement des services

L'externalisation généralisée des services et les logiques d'organisation propres à Airbus et à l'industrie aéronautique ont entraîné une forte tertiarisation de l'économie toulousaine.

En vingt ans, près de 2 000 000 de m² de bureaux ont ainsi été produits au sein de l'agglomération, soit en

moyenne 100 000 m² de bureaux par an. En termes de commercialisation, Toulouse se positionne au troisième rang des grandes métropoles régionales. Ce dynamisme a été tiré essentiellement par l'industrie aérospatiale, bénéficiant essentiellement à l'ouest de l'agglomération, en particulier à la plateforme aéronautique et aéroportuaire. Sur une période plus récente, les activités de services (banque, assurance, ingénierie, administration...) ont également été un moteur pour l'immobilier d'entreprises.

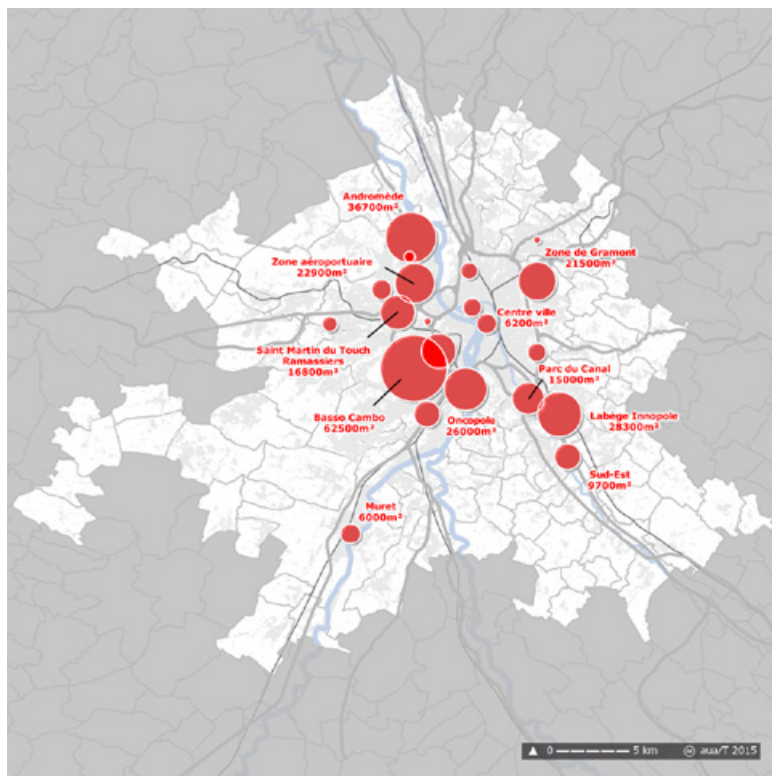
La production de bureaux et la structuration de grands pôles tertiaires, au soutien de l'économie toulousaine, posent néanmoins un certain nombre d'enjeux sur le développement de l'agglomération.

En matière d'aménagement, une part importante des bureaux actuellement sur le marché date des années 80 (environ 1 300 000 m²) ; cette offre qui présente des signes d'obsolescence pose inévitablement des enjeux de renouvellement et de reconversion.

En matière de besoins des entreprises, l'impact des nouvelles technologies, le renouvellement des formes de travail et l'organisation même des entreprises conduisent vers des programmes de plus en plus denses ; le ratio de un emploi pour 20 m² pour des opérations tertiaires tendrait ainsi à se rapprocher de un emploi pour 15 m², voire moins.

En matière d'équilibre des territoires, le développement tertiaire s'est avant tout accroché aux pôles périphériques, une offre a été difficile à mobiliser jusqu'à présent en centre-ville ; les projets d'aménagement envisagés sont très nombreux, potentiellement concurrentiels, avec des risques de saturation de l'offre ; la maîtrise de la programmation des projets constitue, à ce titre, un enjeu de cohérence territoriale pour les collectivités locales.

En matière de commercialisation, l'offre est quasi intégralement stimulée par la demande endogène de grands comptes privés ; des difficultés apparaissent localement pointant l'importance d'une régulation de l'offre, à travers son phasage et les cibles économiques visées.



Surface de bureaux neufs en m²

Immeubles de bureaux produits depuis 2010 (en m²)

Source : OTIE



1. Immeuble Wood Park

Basso Cambo
6 900 m² - 1 emploi pour 12,5 m²

2. Immeuble GA

La Plaine
3 300 m² - 1 emploi pour 15 m²

3. Immeuble Magnus

Innopole
9 700 m² - 1 emploi pour 21,5 m²

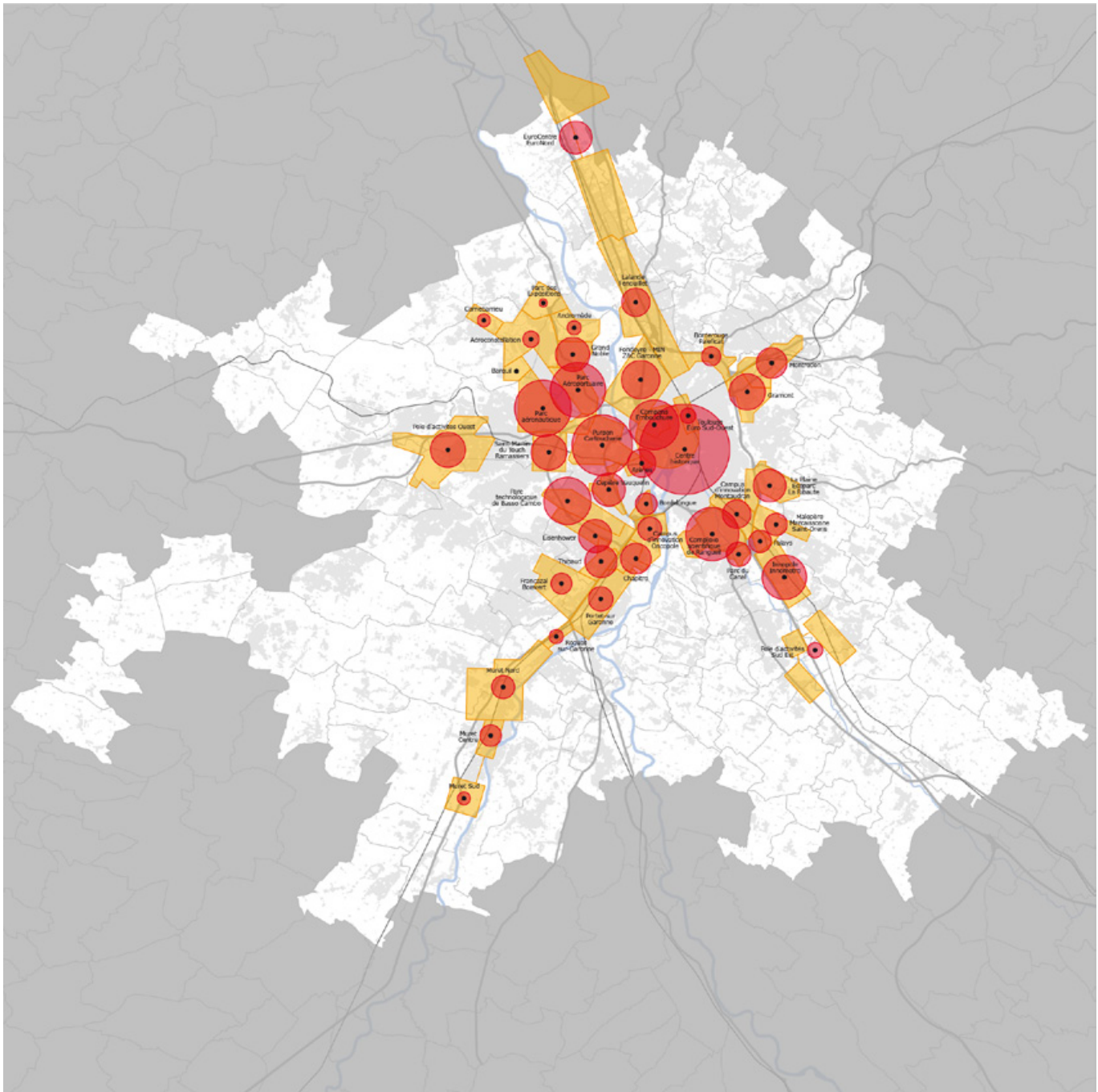
4. Immeubles Europarc

Saint-Martin-du-Touch
14 500 m² - 1 emploi pour 16 m²

5. Immeuble Espace Saint Martin

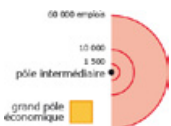
Saint-Martin-du-Touch
14 000 m² - 1 emploi pour 17 m²





Localisation des emplois par pôles économiques

Source : aua/T - Insee, BPE 2013



Les territoires de l'économie

La notion de pôles économiques renvoie à une observation factuelle, au 1^{er} janvier 2013, des « sites » qui concentrent l'emploi (public et privé) et les activités. Ces polarités sont délimitées géographiquement. Elles juxtaposent des zones strictement dédiées à l'accueil d'entreprises, des grandes zones d'équipements et des tissus mixtes.

Tous types d'activités sont pris en compte dans ces polarités : immobilier tertiaire, sites industriels, entrepôts, plateformes logistiques, centres commerciaux, artisanat et petite industrie, commerces de proximité, grands équipements, centres de recherche...

80 % des emplois salariés de l'agglomération sont aujourd'hui concentrés dans ces pôles. Le centre-ville de Toulouse demeure le premier grand pôle d'emploi, avec près de 82 500 emplois offerts. Suit de près la

plateforme aéronautique et aéroportuaire et ses 70 900 emplois, voire 90 000, en intégrant les prestataires de services travaillant directement sur le site d'Airbus. Au Sud-Est, organisée autour d'Innopolis et de Montaudran-Rangueil, la polarité offre près de 69 000 emplois. Dans le sud-ouest de la ville de Toulouse, les pôles structurés autour de Basso Cambo, de l'Oncopole et de la Cépière représentent dans leur globalité 57 000 emplois. Purpan-Cartoucherie-Arènes constitue une autre polarité avec 34 000 emplois. L'axe RD 820 Nord, depuis la ZAC Garonne jusqu'à Eurocentre, représente 25 000 emplois et la partie Sud, de Portet-sur-Garonne à Muret, en compte 19 000. Au nord-est, la polarité Gramont-Montredon offre 17 000 emplois. Enfin, le pôle d'activités ouest sur Colomiers, La Salvétat Saint-Gilles, Plaisance-du-Touch et Pibrac, compte un peu plus de 9 000 emplois.

Une économie de proximité pour répondre aux besoins des habitants

La forte prégnance des activités productives ne doit pas conclure à une sous-représentation des activités résidentielles. En effet, ces activités, en réponse aux besoins quotidiens des habitants et de toutes personnes présentes sur le territoire, ont représenté tout de même 40 % des gains d'emplois privés au cours des vingt dernières années. D'autre part, avec dix-huit emplois résidentiels pour cent habitants, l'agglomération toulousaine se place dans la moyenne des grandes métropoles.

Sous un angle strictement économique, la sphère résidentielle constitue donc le second bloc moteur de l'économie toulousaine. Un bloc complémentaire puisqu'il offre de nombreux emplois pour des profils intermédiaires, mais également peu qualifiés.

Sous un angle plus « fonctionnel », l'économie résidentielle participe à l'animation des quartiers et à la structuration d'espaces de proximité. Elle est une composante indissociable de la vie des quartiers et du lien social. Son intégration au plus près des habitants

constitue ainsi un enjeu fort des politiques urbaines. Mais pas seulement, l'enjeu est également économique, car il permet de rapprocher le marché des entreprises de la clientèle potentielle.

Les densités d'emplois dans le tissu mixte sont importantes et peuvent même, parfois, être supérieures à celles des zones d'activités dédiées. L'artisanat et la petite industrie qui tendent, par nature et par considération économique, à s'implanter au sein de petites zones périphériques peuvent également y trouver leur place. Des formes nouvelles de bâtiments groupés se font jour au cœur de l'urbain pour les accueillir. Néanmoins, le poids de l'emploi en tissu mixte reste encore un peu en retrait : 55 % des emplois privés (sociétés et associations) sont ainsi localisés dans des zones strictement dédiées à l'activité et 45 % en tissu mixte. Le renouvellement de certaines zones d'activités vieillissantes, « hyper spécialisées », et quelques fois « bien situées » en ville constitue un enjeu d'aménagement pour le territoire. Ces zones pourraient devenir le support d'une plus grande mixité, en cohérence avec les politiques de transports collectifs.

Des filières porteuses d'innovation, des fonctions économiques à accompagner

Un écosystème positionné sur des filières d'excellence

L'innovation est au cœur de l'économie toulousaine. C'est là un avantage décisif dans la course à la compétitivité et à la croissance. Trois pôles de compétitivité, des clusters, des grappes d'entreprises, une Université Fédérale Toulouse Midi-Pyrénées, des organismes scientifiques publics de recherche, des labex, des equipex, des plateformes, des pépinières, un incubateur, des sociétés d'accélération du transfert de technologies... toutes ces structures participent à la consolidation d'un écosystème toulousain résolument tourné vers l'avenir.

L'ancrage de ces filières d'excellence est stimulé, notamment par l'aménagement de grands sites emblématiques : Oncopole pour le pôle Cancer-Bio-Santé, Toulouse Montaudran Aerospace pour le pôle Aéronautique-Espace-Systèmes Embarqués, la Cantine et le Village pour le numérique...

Ces politiques centrées sur l'offre sont indispensables. Elles doivent, néanmoins, être accompagnées d'actions visant à « densifier » les relations entre les différents acteurs économiques. C'est cette densi-

fication qui permettra de consolider le système et de créer les conditions favorables à un ancrage des compétences sur le territoire.

Des activités « fonctionnelles » comme autres leviers de développement

Les activités logistiques, l'approvisionnement et la livraison, le fret, la gestion des déchets, le recyclage, la production énergétique, les circuits courts, les loisirs urbains... toutes ces activités, vitales au fonctionnement de l'agglomération, peuvent constituer autant d'opportunités de développement économique pour l'agglomération. Des opportunités économiques qui rejoignent des impératifs de développement durable : optimisation des flux, cycle de transformation des produits, exploitation des ressources locales...

Ces activités peuvent également constituer un enjeu d'aménagement urbain légitimement intégré dans un schéma de planification territoriale. Elles sont généralement consommatrices de foncier et, pour la plupart, difficilement conciliables avec un environnement urbain habité. Leur implantation peut ainsi relever de sites d'accueil préférentiels.

Parmi ces activités, l'agriculture et toutes celles qui y sont liées (transformation, distribution, fabrication agroalimentaire, agrotourisme...) constituent préférentiellement une filière à valoriser économiquement et à protéger du développement de l'urbanisation. L'enjeu n'est pas que foncier, il relève aussi d'initiatives publiques susceptibles de renforcer l'écosystème toulousain. L'innovation et la recherche, la formation, l'accompagnement des projets, la commande publique, la gestion de circuits courts... sont autant d'engagements à approfondir pour dessiner des perspectives globales de développement de cette filière⁽²⁾.

Un cadre stratégique pour soutenir l'économie territoriale

Si le modèle économique local reste un modèle productif dynamique, celui-ci n'est pas imperméable aux menaces structurelles et aux risques de délocalisation qui affectent la compétitivité de l'industrie française et européenne dans son ensemble.

Au niveau européen, la « Stratégie de Spécialisation Intelligente » adoptée par la Commission européenne à l'horizon 2020, encourage les territoires à cibler et à focaliser leurs investissements publics sur des secteurs prioritaires et distinctifs. Les Schémas Régionaux de l'Innovation, dont celui de Midi-Pyrénées adopté fin 2013, ont été constitués en ce sens.

Au niveau de l'agglomération, Toulouse Métropole et le Sicoval ont lancé début 2015, l'élaboration d'un schéma de développement économique. Cette prise de décision a pour objectif de fixer une nouvelle feuille de route pour la métropole et de définir les ambitions en matière de rayonnement économique.

C'est dans ce cadre « bouillonnant » et renouvelé que se posent aujourd'hui les réflexions et les stratégies économiques. Le SCoT, en tant qu'outil d'aménagement du territoire, peut venir en appui d'une stratégie globale de développement. Des articulations seront à trouver et à décliner pour relier les différents exercices (de planification et de développement), en vue de soutenir l'économie territoriale.

Le tourisme, véritable enjeu économique

Le tourisme représente pour la région Midi-Pyrénées 4,4 millions de visites pour 8,2 millions de nuitées en 2013, ce qui en fait un véritable enjeu économique. Pour autant, depuis la crise de 2008, le secteur du tourisme a été fortement impacté, ce qui se traduit par une contraction du nombre de touristes et par la diminution de la durée de leurs voyages (1,9 jour en moyenne en 2013).

La grande agglomération toulousaine présente de nombreux atouts pour séduire une clientèle de plus en plus large : son identité, son patrimoine architectural et paysager, qui reposent notamment sur le canal du Midi inscrit au patrimoine de l'UNESCO, son infrastructure routière et aéroportuaire (dont le trafic ne cesse de croître, pour atteindre 7,6 millions de passagers en 2013), qui place plus de 150 millions de personnes à moins de trois heures de Toulouse et en font une porte d'entrée incontournable vers la région Midi-Pyrénées.

Elle bénéficie également du triptyque ville-campagne-montagne qui lui permet de proposer une palette très diversifiée en matière de tourisme. Le « tourisme d'affaires » demeure le principal moteur de la notoriété de la métropole toulousaine, ce qui constitue un vrai atout, permettant de promouvoir la destination toulousaine pour du tourisme d'agrément.

Par ailleurs, l'organisation de nombreux festivals et manifestations rencontre un vif succès dans toute la région. Cependant, si le tourisme saisonnier profite aux habitants par les revenus qu'il génère, Toulouse souffre d'un déficit d'image en tant que destination de loisirs. Cet attrait touristique s'est traduit en 2013 par 5,5 millions de touristes (voyages d'affaires et d'agrément) et 4,7 millions de nuitées (hôtels et résidences).

Pour répondre à cette attractivité, l'agglomération toulousaine dispose d'une offre hôtelière conséquente de 14 500 chambres (au regard d'autres métropoles comme Nantes, Lyon, Lille...). Elle se caractérise par une prédominance des petits établissements, notamment dans l'hôtellerie indépendante qui est nombreuse, mais très disséminée. Toulouse concentrait, début 2014, 65 % de ces places, en proposant une offre plutôt polarisée sur le haut et moyen de gamme. Le parc de résidences hôtelières apparaît, quant à lui, surdimensionné (deuxième parc après celui de Lyon), avec une situation unique en France : un studio pour trois chambres d'hôtel (moyenne en France de un pour quinze). Échappant à la réglementation d'ouverture des hôtels, ce parc est plutôt élevé en gamme et semble répondre aux besoins d'une clientèle d'affaires pour du long ou moyen séjour.

(2) L'agriculture, en tant qu'activité économique, fait l'objet d'un traitement approfondi dans l'état initial de l'environnement.

Enjeux

Plus de qualité urbaine au sein des différents sites d'accueil de l'activité

Deux idées fortes concernent cet enjeu. La première relève d'une prise de conscience collective qu'une partie de l'activité et des emplois doivent s'inscrire davantage aujourd'hui au sein de tissus mixtes. Cette territorialisation de l'économie, qui s'articule avec d'autres fonctions de la ville (résidentielle, loisir, mobilité, équipement...), peut être jugée vertueuse et garantir un meilleur « rendement » des investissements publics, notamment en matière de transports en commun. C'est par conséquent un levier à encourager dans le SCoT.

La deuxième idée ne s'oppose pas nécessairement à la première, mais elle souligne la nécessité de disposer de zones dédiées strictement à l'activité, en particulier pour des usages industriels. C'est là une spécificité toulousaine à entretenir qui passe par l'identification et l'anticipation de grandes réserves foncières. Cette anticipation du développement économique à long terme permettra, notamment, la mise en œuvre d'une stratégie foncière efficace.

Il apparaît néanmoins nécessaire d'exiger plus de qualité urbaine pour ces zones, notamment en matière de transports collectifs, mais pas seulement : services mutualisés, signalétiques, liaisons douces, voiries internes, espaces verts, paysages...

Régulation et coordination des projets économiques pour une cohérence d'ensemble de l'offre territoriale

L'inventaire des projets économiques aujourd'hui connus pose clairement l'enjeu des concurrences territoriales. Le marché, aussi dynamique soit-il, ne sera pas en mesure d'absorber l'ensemble de l'offre. Le développement annoncé d'une offre nouvelle en centre-ville (Toulouse EuroSudOuest) sera également de nature à transformer les repères et les perspectives de développement des acteurs économiques.

Une régulation et une coordination sont donc à trouver en conciliant des critères de phasage, d'équilibres territoriaux et de cohérence économique, pour accompagner l'accueil et le développement des activités sur les vingt prochaines années.

Optimisation du foncier économique et renouvellement des zones d'activités obsolètes

Même si le travail technique reste à conduire pour apprécier finement le potentiel disponible dans les zones d'activité de l'agglomération, à l'évidence les terrains libres d'occupation sont encore nombreux.

D'autre part, la direction donnée par le législateur vers une moindre consommation foncière pose la question du devenir des zones d'activité aujourd'hui « dévalorisées » ou obsolètes (friche, vacance, mauvaise image, faible densité...). Leur

renouvellement constitue un enjeu de premier plan ; enjeu qui rejoint celui de la protection des espaces agricoles, dont les ressources et les productions sont aussi à considérer comme une filière économique forte du territoire.

Création des conditions favorables à l'ancrage des compétences sur le territoire

Pour de nombreux économistes, les ressorts économiques d'un territoire résident plus dans sa capacité à ancrer ses compétences, que dans celle à en attirer de nouvelles. Cet ancrage repose sur une « densification » des échanges entre les acteurs économiques. Plus ils seront intégrés dans des systèmes d'échanges et de coopérations, plus ils seront amenés à se développer et à s'ancrer sur le territoire.

Cette densification ne répond pas qu'à une politique d'offre territoriale (« hard »). Elle passe aussi par de la médiation, de la mise en relation, qui touche plus à des politiques de réseaux (« soft »). C'est aussi une opportunité pour mettre en œuvre des actions et des politiques beaucoup plus transversales, propices à la diversification des compétences économiques d'un territoire.

Le développement équilibré du territoire

Traduit par la notion d'équilibre « habitant-emploi », le développement tant démographique qu'économique doit être pensé à une échelle globale, celle des 114 communes du SGAT. Chaque quadrant du SGAT doit en effet accueillir un développement proportionné entre poids en habitants et en emplois, en vue de lui assurer un fonctionnement propre et de limiter les déplacements entre quadrants (domicile-travail, accès aux équipements...).

Une offre touristique et culturelle diversifiée

Les ressorts économiques de la croissance pourront s'appuyer sur l'élargissement de l'offre touristique, surtout portée actuellement par le tourisme d'affaires, vers le tourisme urbain d'agrément dans ses différentes dimensions (patrimoine, culture, loisirs...), sur une politique de grands équipements à fort rayonnement (expositions et congrès, culture scientifique et technique...) et d'événements emblématiques (culture, loisirs, sport...), et enfin sur une politique spécifique en matière hôtelière, en vue d'éviter la banalisation de l'offre (chaîne), de préserver le parc de centre-ville et d'assurer la cohérence des localisations de l'offre avec les politiques d'urbanisme et de déplacement (transports en commun).

La valorisation du cadre de vie propre à la grande agglomération toulousaine sera également un atout touristique pour l'ensemble du territoire. A ce titre, la mise en œuvre du projet de Couronne verte, comme les projets liés à l'axe Garonne (Parc Garonne, Confluences...) participeront favorablement à cette dynamique.

POLARISER

Dynamiques commerciales

La croissance démographique de la grande agglomération toulousaine, portée notamment par le développement économique, entraîne une évolution de l'appareil commercial. Au 1^{er} janvier 2014, la grande agglomération toulousaine comptabilise 1 144 000 m² de surface de vente en grandes surfaces⁽³⁾ et plus de 17 300 « petits » commerces⁽⁴⁾ et services de proximité. Plus de 60 000 emplois salariés privés y sont liés.



Une modification des modes de vie et des stratégies qui évoluent

Le développement soutenu de l'offre commerciale s'effectue dans un contexte économique et social en changement : une crise économique qui se prolonge, une consommation des ménages atone, une baisse des chiffres d'affaires de certaines enseignes traditionnelles, le développement d'internet...

La « révolution numérique » et une attention plus forte vis-à-vis de la qualité des produits entraînent de nouvelles pratiques commerciales : e-commerce, circuits courts, bio (marchés de plein vent, AMAP)...

Aujourd'hui, le commerce est dans une phase de transition et les axes stratégiques des grandes enseignes évoluent. Les commerces traditionnels et les services commerciaux se sont progressivement adaptés et ont développé des fonctions de e-commerce, selon une stratégie multicanale associant des points de vente à des prestations en ligne. Le e-commerce a entraîné une complexification des chaînes d'achat.

La stratégie des professionnels du commerce est, aussi, de multiplier les points de vente plus réduits (supermarchés, discount alimentaire...), dans les territoires où la croissance de la population est importante. Deux logiques de développement du maillage commercial sont à l'œuvre : des concepts commerciaux réduits (entre 250 m² et 1 000 m² de surface de vente) dans les centres urbains et des moyennes surfaces (entre 1 500 m² et 3 500 m² de surface de vente) dans des communes identifiées comme « pôles secondaires » et « pôle de services ».

Ces évolutions ne sont pas sans conséquences sur le développement et le fonctionnement de la grande agglomération toulousaine :

- le développement des drives « déportés », 11 créations entre septembre 2009 et janvier 2014 sur la grande agglomération toulousaine, entraîne la création de nouvelles polarités commerciales et un

accroissement non calibré des flux automobiles et de livraisons sans logique d'armature urbaine et de maillage commercial à l'échelle de l'agglomération,

- le développement de concepts commerciaux plus réduits, tels que Carrefour City, Intermarché Express, Monop' modifie le maillage commercial de proximité, notamment en Cœur d'agglomération,
- l'apparition des premières friches commerciales tend à dévaloriser certains territoires (RD 820 nord et sud).

Le développement exponentiel du commerce en ligne, l'implantation de petites et moyennes surfaces et une consommation atone des ménages, pourraient remettre en question l'aire d'influence de certaines polarités commerciales majeures, réinterrogeant le modèle des grands ensembles commerciaux de la périphérie toulousaine.

Une offre commerciale majoritairement localisée dans la Ville intense, mais un renforcement du maillage en Développement mesuré

Fortement concentrée dans la Ville intense (92 % de l'offre en grandes surfaces⁽⁵⁾ et 87,5 % de l'offre en nombre de petits commerces⁽⁶⁾), la répartition de la fonction commerciale reflète celle de la population et de l'emploi.

La dynamique actuelle conduit les enseignes commerciales, notamment alimentaires, à densifier leurs réseaux en renforçant leur offre en moyenne surface (de 1 500 m² à 3 500 m² de surface de vente), au sein de la Ville intense, mais aussi sur les territoires de Développement mesuré. Ainsi, en cinq ans, la surface de vente en grande surface a augmenté de 10,6 % en Ville intense (+ 100 000 m²) et de 29 % (+ 19 000 m²) sur les territoires de Développement mesuré.

(3) Grande surface : commerce de plus de 300 m² de surface de vente.

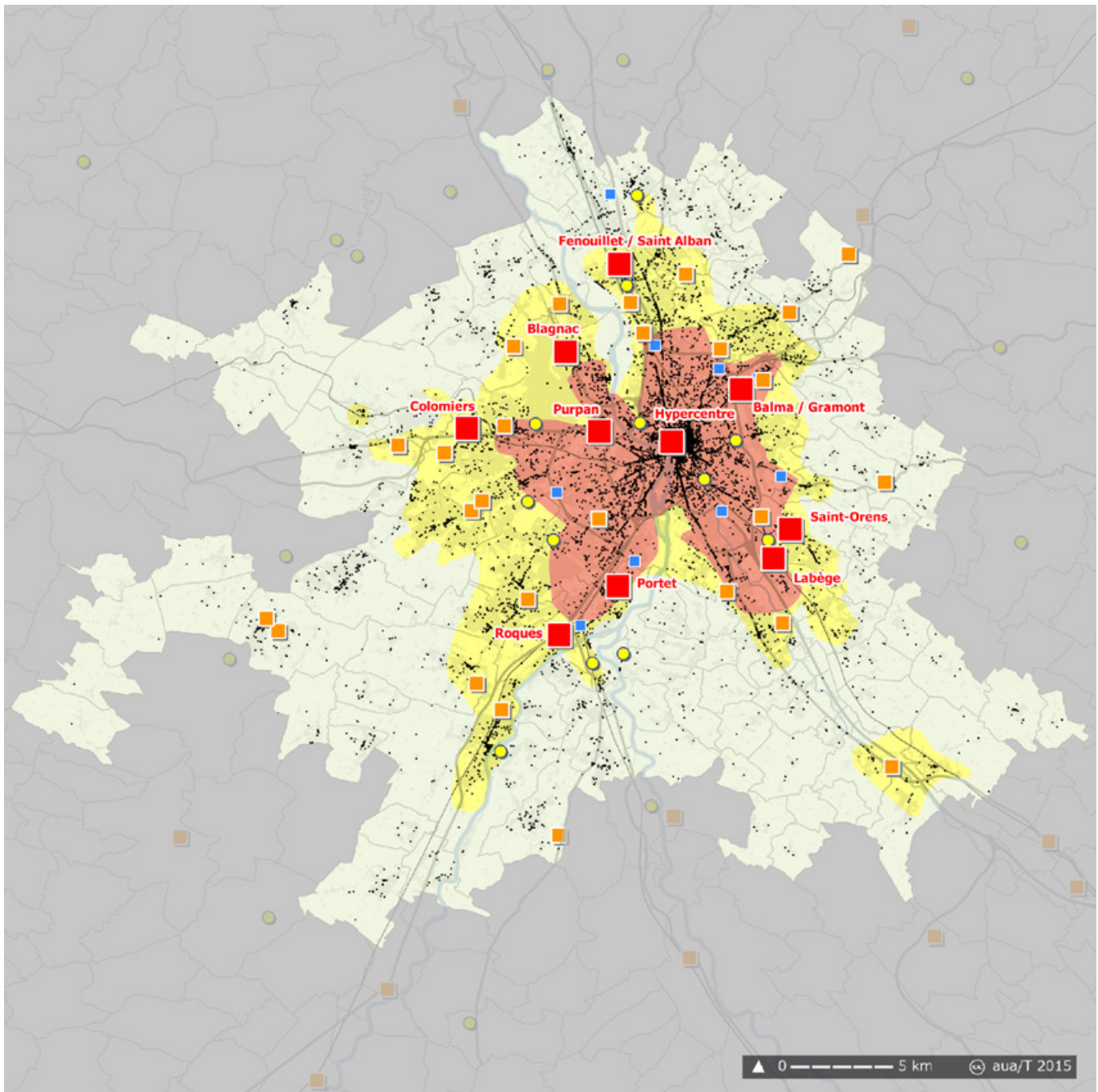
(4) Petit commerce : commerce de moins de 300 m² de surface de vente.

(5) En surface de vente

(6) En nombre d'établissements

Offre commerciale 2014

Source : OP2C, SIRENE 2014



- Pôles majeurs
- Pôles intermédiaires
- Pôles de proximité
- Drives déportés
- Petits commerces
- Coeur d'agglomération
- Ville intense
- Développement mesuré

Le nombre de « petits commerces » est, lui aussi, en forte progression : + 15,2% en Ville intense (soit 2 000 établissements supplémentaires) et + 24% sur les territoires de Développement mesuré (soit 420 établissements supplémentaires).

85 % de l'offre en grandes surfaces (contre 83 % en 2009) et 65 % de l'offre en « petits commerces » (contre 61 % en 2009) sont localisées au sein de polarités commerciales (majeures, intermédiaires et de proximité).

Plus de 330 pôles commerciaux, ensemble de commerces éloignés de moins de 150 mètres les uns des autres, cohabitent et/ou se concurrencent sur le territoire de la grande agglomération toulousaine.

Une offre en grandes surfaces en forte augmentation

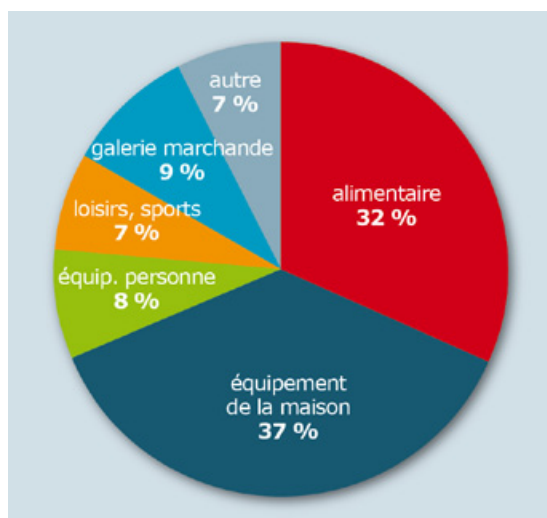
On observe sur les six dernières années une forte progression des grandes surfaces. On recense, en 2014, 705 grandes surfaces sur le territoire de la grande agglomération toulousaine, pour une surface de vente de 1 144 000 m² (+ 16 % depuis 2008).

Plus de 55 % de l'offre en grande surface est concentrée au sein des polarités commerciales majeures : Portet-sur-Garonne, Labège, Roques-sur-Garonne, Saint-Orens, Blagnac, Colomiers, Balma-Gramont, Fenouillet et Purpan.

Aujourd'hui, le développement des grandes surfaces est plus rapide que la croissance de la population sans que le rythme des autorisations commerciales ne ralentisse, avec plus de 163 000 m² de surface de vente en grande surface autorisés non ouverts au 1er janvier 2014.

Structure des grandes et moyennes surfaces

Source : OP2C



A cette date, il y avait 1,2 m² de surface de vente en grande surface par habitant contre 1 m² en 2008, ainsi depuis 2008, pour un nouvel habitant, 3,6 m² de surface de vente sont créés.

A cette offre, s'ajoute l'apparition d'une nouvelle forme de commerce : le drive. Au 1er janvier 2014, plus de soixante-quinze drives (soixante-quatre « accolés » et onze « déportés ») ont été recensés sur l'agglomération toulousaine. Ce développement « non encadré » des drives entraîne la création, de fait, de nouvelles polarités commerciales.

L'offre a tendance à se diversifier dans les grandes polarités commerciales : multiplexes, hôtels, services publics ou privés, activités que l'on trouvait traditionnellement dans les centres urbains, les rendant plus attractives.

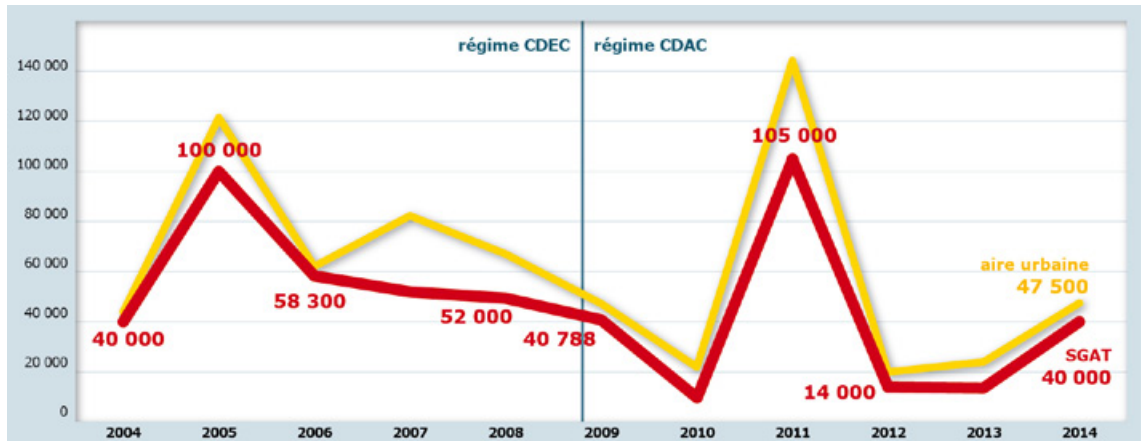
Cependant, certains espaces commerciaux pourraient être fragilisés dans le futur, du fait d'une moindre fréquentation, et poser de difficiles problèmes de réhabilitation, voire de reconversion. Certains centres commerciaux se sont déjà renouvelés : Roques, Saint-Orens ou encore, du fait d'une meilleure desserte en transports en commun, Gramont et Blagnac.

Une offre de proximité homogène

Avec une augmentation de plus de 16,5 % depuis 2008, la structure de l'offre commerciale en petits commerces et services de proximité (moins de 300 m² de surface de vente) est relativement comparable et homogène au sein des grands territoires (Toulouse, Cœur d'agglomération, Ville intense et Développement mesuré). L'équilibre est réel pour des types de commerces, comme l'alimentaire, l'hygiène et la santé, les services à la personne (banques, assurances, agences de voyage, services de soins et de réparations). Cependant, les hôtels, bars et restaurants, sont fortement représentés à Toulouse et moins bien représentés en Développement mesuré, et l'on observe une part plus importante des services de soins à la personne et des commerces auto et moto en Développement mesuré.

Par ailleurs, les marchés de plein vent apportent un complément essentiel à l'offre sédentaire. Cette activité est en pleine croissance et de nombreuses communes souhaitent disposer d'un marché au moins une fois par semaine. Ainsi, en 2014, selon l'Officiel des marchés plus de quatre-vingt-dix marchés par semaine sont présents dans la grande agglomération toulousaine. Pour l'essentiel, les marchés ont une vocation alimentaire, certains réunissent plus de cent exposants. L'offre de produits est très variée et des orientations spécifiques sont données à certains

Évolution des surfaces autorisées en CDEC-CDAC (m² SV)
Source : aua\T



d'entre eux (bio, producteurs locaux, volailles, herbes aromatiques...), notamment à Toulouse. Pour autant, en l'état actuel, l'origine des produits n'est pas toujours identifiée, notamment ceux issus de l'agriculture périurbaine toulousaine (maraîchage, agriculture ou élevage local).

Le e-commerce, une nouvelle offre de proximité

En 2014, le montant des ventes sur Internet est estimé à 57 milliards d'euros en France, progressant de 11,5 % par rapport à 2013. Cette progression confirme la bonne tenue du commerce électronique en France malgré la dégradation du contexte économique.

Avec les commerces traditionnels, les chaînes logistiques et commerciales étaient simples : l'usager repérait et effectuait ses achats en magasin. Avec le e-commerce, les chaînes logistiques sont beaucoup plus nombreuses et plus complexes. Le client est de plus en plus « multicanal » : il associe souvent pour un même achat la fréquentation de magasins traditionnels et les prestations en ligne, associées à une livraison à domicile ou un retrait à proximité.

Une évolution de la mobilité liée aux achats

En 2013 (Source : Enquête Ménages Déplacements, Tisséo), les habitants de la grande agglomération toulousaine réalisent quotidiennement 436 600 déplacements ayant comme motif de destination les « achats ». Le motif achats concerne près d'une destination sur cinq, après les démarches et loisirs (27 %) et le travail (27 %). Entre 2004 et 2013, les déplacements « achats » progressent de 8 % contre 30 % entre 1996 et 2004. L'évolution des modes de consommation (e-commerce, un retour à plus de

proximité...) dans un contexte de consommation des ménages atone peut expliquer ce ralentissement. Les déplacements « achats » sont réalisés essentiellement en voiture (61 %), mais aussi à pied (28 %). La part de la marche est relativement élevée, surtout pour les achats à destination des petits et moyens commerces, où elle atteint 53 % dans le Cœur d'agglomération.

Peu adaptée pour les courses importantes en volume ou en poids, la desserte des commerces par les transports en commun constitue un mode de déplacement adapté aux autres achats, notamment de moyenne proximité. C'est aussi un moyen d'accéder aux différents pôles commerciaux pour les personnes sans voiture (étudiants, personnes à faibles ressources, personnes âgées ou à mobilité réduite...).

Au-delà de cet enjeu social, deux objectifs militent pour un « co-développement » du commerce et de l'usage du réseau de transports en commun. Il s'agit, d'une part des objectifs de réduction des déplacements en voiture et traduits dans le Plan des Déplacements Urbains, d'autre part des objectifs d'un urbanisme de proximité, d'une diversité fonctionnelle et d'une gestion économe de la ville, prônés par les lois Solidarité et Renouvellement Urbain et Engagement National pour l'Environnement.

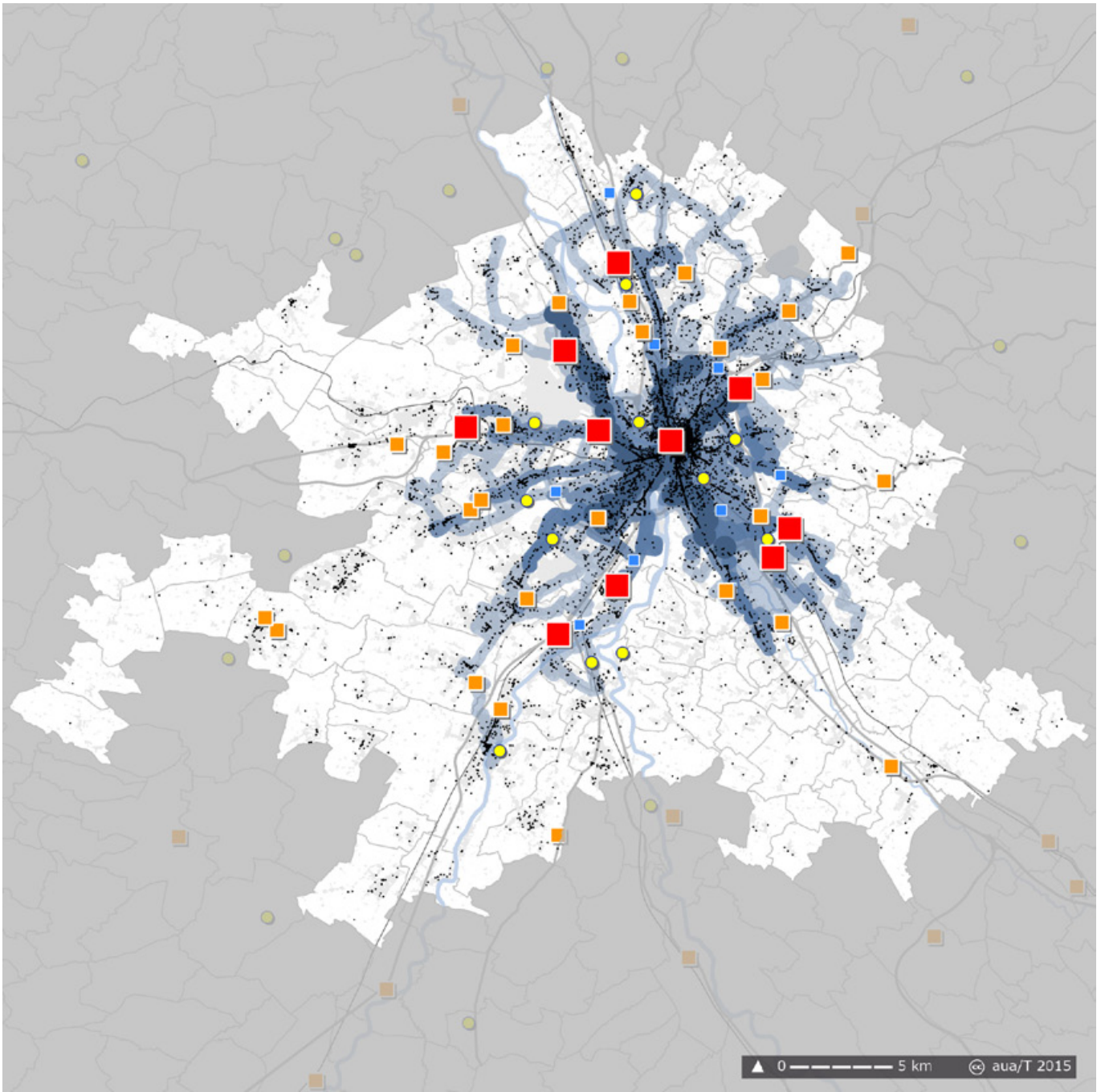
Une bonne desserte des zones urbaines denses

Au sein de la grande agglomération, la quasi-totalité des pôles commerciaux est aujourd'hui accessible en transports en commun. Cette desserte est meilleure dans les tissus urbains denses où le réseau de bus est plus maillé (ville de Toulouse, communes de la première couronne).

Les grands centres commerciaux périphériques demeurent essentiellement desservis par le réseau routier, les temps d'accès en bus et les fréquences sont peu concurrentiels.

Pôles commerciaux et aires d'influence des transports en commun

Source : OP2C



Offre commerciale en 2014 :

- Pôles majeurs
- Pôles intermédiaires
- Pôles de proximité
- Drives déportés
- Petits commerces

Aire d'influence des transports en commun :

- Métro et Tramway
- Bus en site propre
- Bus à plus de 120 courses/jour
- Bus à moins de 120 courses/jour

Toutefois, avec la ligne A du métro et le tramway, trois grands centres commerciaux (Balma-Gramont, Basso Cambo et Blagnac) sont actuellement desservis directement par le métro et le tramway. D'autres grandes polarités, comme Labège (projet Innométro), Purpan, Portet, seront également mieux desservies en transports en commun, leur permettant ainsi une meilleure intégration urbaine et une évolution possible de leur fonction.

Une accessibilité renforcée pour le centre-ville de Toulouse

La ligne A du métro et l'ouverture de la ligne B en 2007 ont relancé la fréquentation du centre-ville. Elles se sont accompagnées d'un meilleur confort pour les piétons par partage de l'espace public (rue semi-piétonne, élargissement de trottoirs, réduction des emprises VP, suppression du stationnement de surface...). Cette nouvelle desserte a également amené une nouvelle clientèle au centre-ville, plus active, plus masculine. Elle a favorisé les « déplacements secondaires » vers le centre-ville effectués à l'occasion d'autres déplacements (par exemple, achats entre midi et deux).

Enjeux

Une structuration de l'armature commerciale en lien avec la hiérarchie urbaine

La loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (ALUR) et la loi relative à l'Artisanat, au Commerce et aux Très Petites Entreprises (ACTPE) viennent, aujourd'hui, compléter la réforme de l'urbanisme commercial en précisant le cadre d'action des SCoT en la matière et les mesures en faveur d'une meilleure structuration de l'offre commerciale, sur les bases de la hiérarchie urbaine.

Le renforcement du lien entre aménagement du territoire et urbanisme commercial doit permettre d'améliorer la structuration du territoire, parfois peu satisfaisante, car liée à une situation commerciale héritée. Au sein des grands ensembles commerciaux de périphérie, les demandes d'extension devront être motivées par d'autres logiques que la seule concurrence générée par la financiarisation de l'immobilier commercial.

Le développement de l'offre de proximité, vecteur de cohésion sociale, devra participer à l'animation et la structuration de l'ensemble des centres-bourgs et cœurs de quartier.

Des projets commerciaux plus ambitieux en termes d'insertion urbaine et de respect de l'environnement

Les polarités commerciales majeures continuent de se développer. Cependant, face à l'évolution des pratiques de consommation d'une part, à la pression foncière d'autre part, et enfin aux enjeux de développement durable et de mixité, il conviendra de s'interroger sur l'évolution, voire la

reconversion, de certains pôles majeurs. Leur positionnement au sein des portes métropolitaines les désigne comme territoires privilégiés pour introduire une réelle diversité des fonctions. Certaines ont fait l'objet de travaux de restructuration. Cependant, ces actions, pour la plupart guidées par des considérations strictement commerciales, ne s'inscrivent pas dans une logique plus large de recomposition et de valorisation urbaine et foncière.

Des déplacements liés au commerce plus limités, pour les clients comme pour les marchandises

L'accessibilité des commerces en transports en commun doit être maintenue avec l'implantation des nouveaux commerces le long des axes de transports en commun, sans oublier d'établir de véritables liens piétons entre les commerces et les arrêts. Il s'agit de favoriser, de promouvoir de nouvelles offres de proximité (y compris le drive).

L'accompagnement d'une logistique de proximité pour les commerces et les habitants doit permettre de limiter les déplacements motorisés.

Le e-commerce constitue une véritable (ré)évolution des modes de consommation des ménages. La multiplication des drives, des points relais, la réorganisation des chaînes logistiques ou encore les difficultés rencontrées dans les livraisons peuvent conduire à une évolution du maillage existant. Le SCoT doit permettre et organiser le développement d'une logistique de proximité, visant à répondre à la forte demande de livraisons attendue, en gérant mieux le dernier kilomètre.

POLARISER

Dynamiques des territoires

33

communes aux équipements et services attractifs

Afin d'organiser le développement démographique et économique de la grande agglomération toulousaine, le SCoT 2012 a posé comme principe fondamental la polarisation du développement et le renforcement des bassins de vie existants. Depuis 2008, le territoire a vu se structurer de nouvelles polarités, complémentaires aux centralités historiques.



La territorialisation de l'offre en équipements

Une structuration contrastée du territoire par les équipements

Le territoire bénéficie d'une offre d'équipements et de services diversifiée, dont le rayonnement permet globalement de répondre aux besoins des habitants. La notion d'équipement, outre les équipements publics stricto sensu, comprend les établissements de services ainsi que les commerces. Différentes fonctions leur sont attachées : enseignement, santé, services administratifs, commerces, sport et loisirs, culture et tourisme.

Il est également possible de les différencier selon leur niveau de rayonnement :

- les équipements de proximité répondent à des usages locaux (mairie, école, boulangerie...) ; ce sont les plus nombreux,
- les équipements intermédiaires (collège, centre médical, supermarché...) rayonnent quant à eux à une échelle plus large, plusieurs communes, ou EPCI.
- un troisième niveau, celui des équipements structurants (gendarmerie, pôle commercial cinéma, lycée...),
- enfin les équipements métropolitains participent au rayonnement métropolitain sur l'ensemble de l'aire urbaine, voire de la région et au développement de fonctions spécialisées (universités, CHU, centres de recherche, tribunaux, opéra, aéroport...).

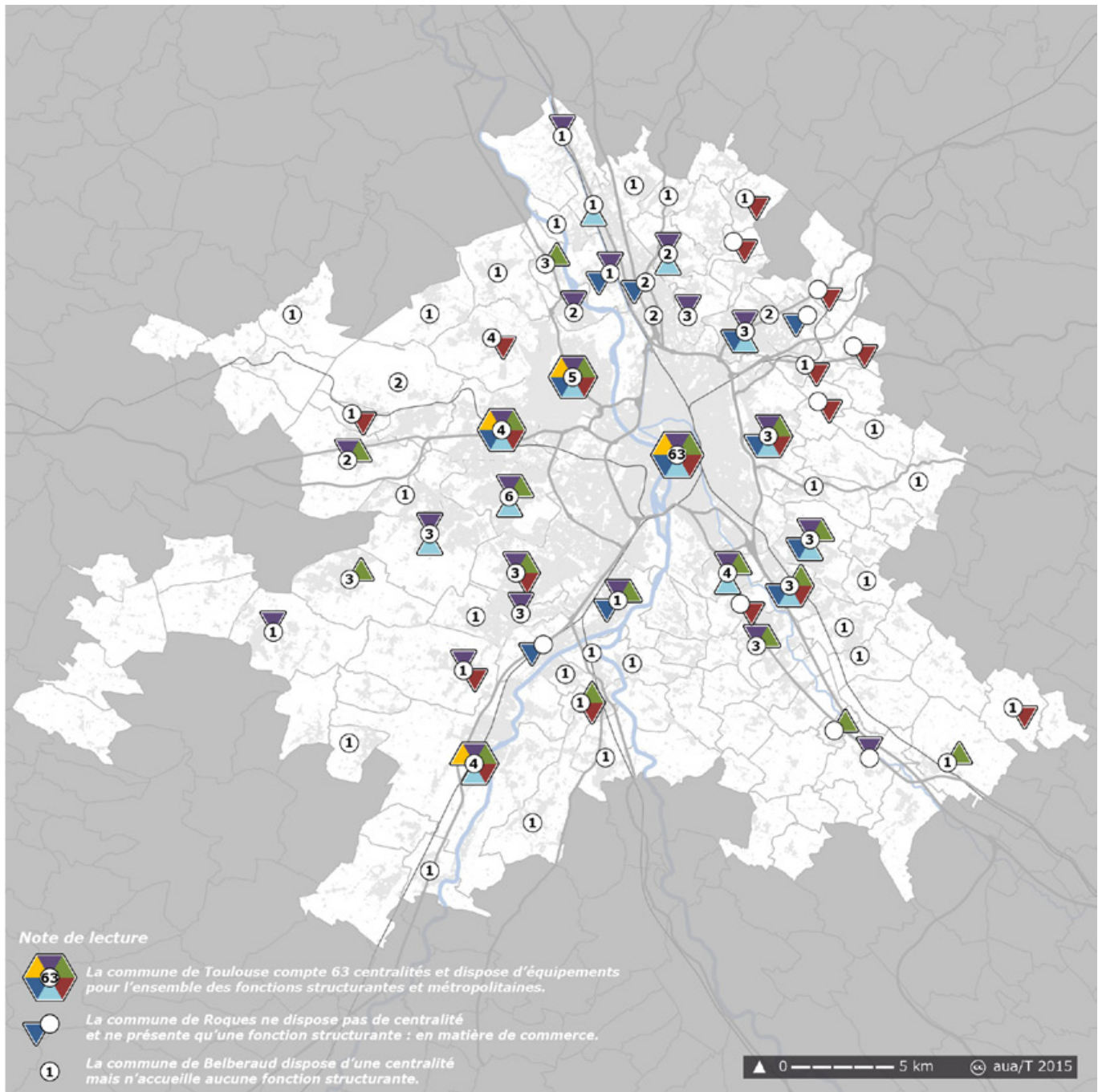
Les équipements de proximité sont présents dans l'ensemble des communes de la grande agglomération toulousaine, et au sein des différents quartiers et faubourgs de la ville-centre. Comme pour les équipements intermédiaires, c'est leur regroupement au sein de centralités, la diversité de fonctions en matière d'équipements et leur niveau de rayonnement local qui structure le territoire en bassin de vie, notamment au sein des territoires de Développement mesuré.

La Ville intense et quelques communes pôles de Développement mesuré sont dotées d'équipements et de services structurants tandis que les fonctions métropolitaines sont très majoritairement regroupées dans le Cœur d'agglomération. La diversité et l'aire d'influence de ces équipements contribue à dessiner la carte des bassins de vie quotidienne de l'agglomération toulousaine, mais aussi de son attractivité et rayonnement au-delà de son seul périmètre.

A l'échelle du SCoT, 33 communes présentent une attractivité forte, puisqu'elles disposent à la fois d'au moins une centralité de proximité ou intermédiaire, et d'équipements structurants ou métropolitains. 19 d'entre elles sont dotées d'une offre appartenant à au moins deux fonctions différentes.

Répartition et diversité de l'offre en équipements dans le territoire du SCoT

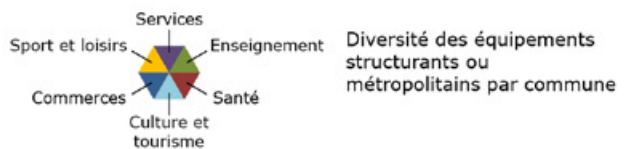
Source : aua/T



Equipements et services de proximité et intermédiaires

- ① Nombre de centralités par commune (regroupement de services et équipements de proximité et intermédiaires)

Equipements structurants et métropolitains



Une offre de services souvent intégrée au tissu urbain, mais à l'accessibilité inégale

Au sein de la Ville intense, tous niveaux d'équipements confondus, un phénomène global de polarisation des équipements et services est à l'œuvre puisque près de 60 % d'entre eux sont intégrés à un ensemble d'au moins trois équipements. Ces regroupements sont le plus souvent insérés dans le tissu urbain existant. L'association fréquente entre équipements publics et commerces de proximité renforce la mixité d'usage de ces espaces. C'est également vrai pour certains bourgs périurbains et communes rurales de Développement mesuré où les équipements sont essentiels au maintien de l'activité commerciale.

Les équipements structurants sont desservis en transports en commun ; une large majorité d'entre eux sont situés près d'un arrêt de bus. Pour autant, très peu sont desservis par des Transports en Commun en Site Propre, ce qui leur assurerait pourtant une meilleure accessibilité, tant à l'échelle locale que régionale. La situation est moins bonne pour les équipements intermédiaires : un quart d'entre eux sont éloignés d'un arrêt de bus. Dans ce contexte, la voiture reste une solution souvent privilégiée, une majorité de la population se trouvant à moins d'un quart d'heure, par la route, des principaux équipements. Dans les communes de Développement mesuré, le recours à l'automobile est ainsi privilégié, même pour les équipements de proximité : école, crèche...

Des projets d'équipements pour répondre au développement du territoire

Avec le développement démographique de la grande agglomération toulousaine, le niveau d'équipement des communes se maintient, voire se renforce, comme le montrent l'évolution de l'armature commerciale ou l'implantation de collèges ou de lycées (collège de Labarthe-sur-Lèze, futurs lycée de Pibrac et collège d'Escalquens...). Cependant, l'installation de certains équipements ou services résulte de compétences institutionnelles (communes, EPCI, Département, Région, État) et ne répond pas toujours à des préoccupations d'aménagement du territoire partagées.

En matière d'équipements structurants, l'offre métropolitaine, déjà importante, continue de s'étoffer. Outre les projets d'infrastructures liés à la question de la mobilité, de nombreux projets restent ainsi à mettre en œuvre sur la grande agglomération toulousaine, mais leur réalisation se heurte à la raréfaction des financements publics.

En Cœur d'agglomération, la restructuration du quartier de la gare Matabiau est par exemple prévue à l'horizon 2024, en lien avec la concrétisation de la

Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse. Le projet du Quai des Savoirs rassemblera quant à lui le siège de l'Université de Toulouse, ainsi qu'un centre pour le partage des savoirs à proximité du Muséum d'histoire naturelle afin de constituer un quartier des sciences. Bénéficiant du terminus de la première ligne de tramway, ces deux projets entreront en synergie avec l'offre événementielle qui pourra se développer, suite au déménagement du Parc des expositions à Aussonne. L'ouverture début 2015 du musée Aéroscopia, la création de la Piste des Géants à Montaudran, l'auditorium de l'ancienne prison Saint-Michel viendront compléter l'offre culturelle de la métropole.

En termes d'équipements de santé, la redistribution de l'offre de lits des cliniques toulousaines, avec l'ouverture prochaine d'une clinique à Quint-Fonsegrives, par transfert des établissements Saint-Jean du Languedoc et du Parc ainsi que l'extension de la clinique Sarrus-Teinturiers viendront compléter le développement récent de l'Oncopole.

Les équipements toulousains, un atout culturel et touristique

Le tourisme culturel de la grande agglomération toulousaine maintient une position forte, avec plus d'un million de visiteurs accueillis dans les principaux musées et monuments de Toulouse, notamment le Muséum (241 000 visiteurs en 2013), la basilique Saint-Sernin (213 000), la Salle des Illustres (180 000), le musée des Abattoirs (120 000) ou les Jacobins (108 000). Ce tourisme se porte également vers des sites de découverte de la culture scientifique et technique liés à la position de pointe de la ville dans le domaine de la haute technologie, de l'aéronautique et de l'espace : usines d'assemblage d'Airbus (120 000 visites en 2013), Cité de l'Espace (304 000), Aéroscopia (ouverture en janvier 2015). Le patrimoine local, dont le canal du Midi, joue également un grand rôle dans l'attractivité de la grande agglomération toulousaine.

L'offre en manifestations culturelles et sportives est également très importante. Plus de trente festivals participent à l'attrait de l'agglomération : Toulouse Plages (350 000), Rio Loco (125 000), le Marathon des mots (100 000), le Printemps du Rire, Festival de rue de Ramonville...

D'autres grands équipements peuvent quant à eux accueillir des manifestations, supports du tourisme d'affaires : le centre de Congrès Pierre Baudis, le Parc des expositions, Diagona...

Une structuration du territoire par les polarités qui s'affirme

Une évolution limitée de la polarisation et des quadrants

Au sein de la grande agglomération toulousaine, le principe de polarisation, posé par le SGAT 2012, passe par un renforcement des centres urbains, des pôles secondaires et des centralités sectorielles, mais aussi des pôles de services, au sein du Développement mesuré. Les communes qui ont le plus profité de l'arrivée de nouveaux habitants sont les pôles de services, les pôles secondaires et les communes non pôles, tandis que les centres urbains et les centralités sectorielles, même s'ils gagnaient de la population, ont vu leur part démographique relative diminuer.

Si la production de logements est beaucoup plus forte en Ville intense qu'en Développement mesuré, elle ne permet néanmoins pas de polariser l'accueil de population à hauteur de 80 %, comme le visait le SGAT. La population se diffuse donc toujours sur le territoire,

sous l'effet, notamment, d'un marché du logement aux prix élevés en Ville intense, et peu adapté aux familles.

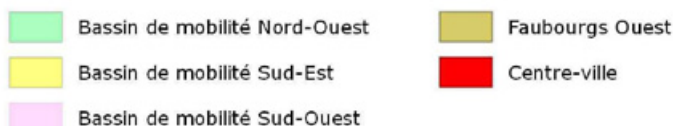
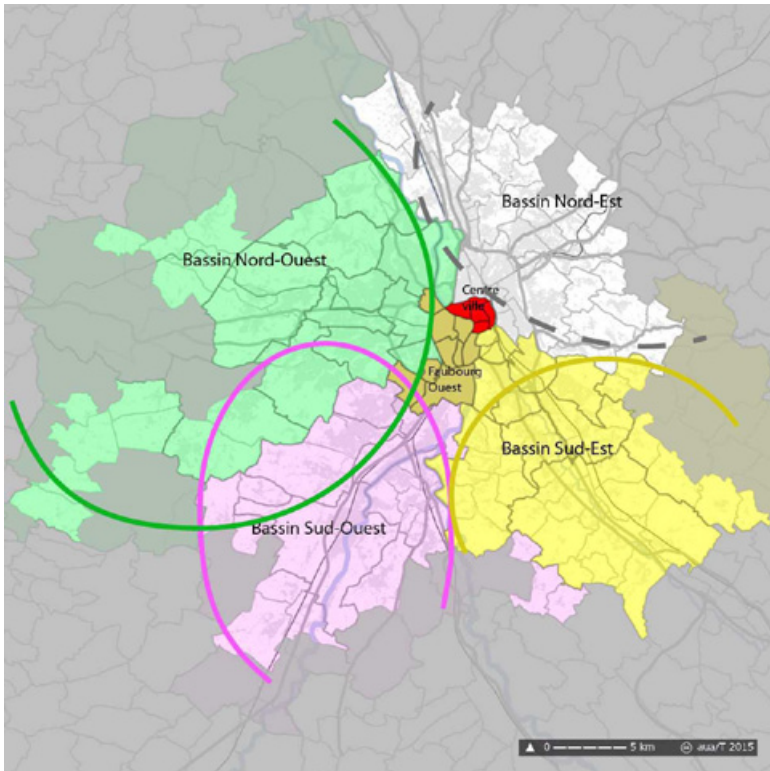
L'emploi reste concentré sur les centres urbains tels que : Toulouse, Blagnac et Colomiers, Labège ou encore Balma. Il reste ainsi extrêmement polarisé et concentré autour de quelques grands pôles spécialisés (Plateforme aéroportuaire, centre-ville, Basso-Cambo, Rangueil, Montaudran, Innopole, Gramont...)

Les implantations commerciales évoluent quant à elles en faveur d'une certaine polarisation. Début 2014, 85 % de l'offre commerciale en grandes surfaces était localisée au sein de polarités, contre 82 % en 2009.

L'organisation interne du territoire, décrite dans le SGAT 2012, en quadrants se recoupant partiellement reste d'actualité, comme en témoignent les résultats de l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) datée de 2013. Chaque quadrant bénéficie ainsi d'une offre complète et suffisante en équipements de niveau intermédiaire.

Une organisation en quadrants toujours d'actualité

Source : aua/T - EMD 2013



Une structuration en cours du développement mesuré

Au sein du SCoT 2012, la caractérisation du maillage urbain du territoire de la grande agglomération toulousaine a tenu compte du rôle effectivement joué par les centralités « traditionnelles », mais aussi de celui des nouvelles centralités apparues depuis lors. Cette approche a notamment reposé sur les trois facteurs suivants : la taille, l'attractivité et l'accessibilité attachées à chaque commune.

Le présent diagnostic actualise ces mêmes critères :

- l'effet de taille : avec l'analyse simultanée du poids démographique, de l'emploi, et du rapport habitant-emploi,
- l'attractivité : en s'appuyant sur la concentration, le rayonnement et la diversité de l'offre en équipements et la diversité du parc de logements,
- l'accessibilité : qui s'appuie sur la notion d'attractivité des bassins de mobilité au vu des résultats de l'Enquête Ménages Déplacements de 2013 et sur la desserte en Transports Collectifs en Site Propre existante : métro, tramway, bus en site propre et TER.

Plusieurs grands pôles urbains sont ainsi identifiés sur le territoire : Toulouse, Blagnac, Balma, Colomiers, Muret et Labège. Mis à part Muret, sous-préfecture historique, toutes ces communes sont contiguës à Toulouse. Leur importance résulte de la diversité des fonctions urbaines qu'elles proposent, de leur poids

démographique, à mettre en parallèle avec leur offre en matière de services et équipements, de la diversité de leur parc de logements (offre en collectif et locatif, de la part de logements sociaux au regard de la loi Duflot), des grands projets de développement de l'activité et/ou de l'habitat, et de leur niveau de desserte TC.

Ville-centre du SCoT et de l'aire urbaine, Toulouse présente, sous une apparente uniformité, différents niveaux de centralités qui la structurent, en fonction des quartiers considérés (hypercentre, centres de faubourgs et des quartiers périphériques).

D'autres polarités structurent le territoire de la grande agglomération toulousaine, au regard de leur rayonnement ou de leur dynamique d'évolution, bien que leurs fonctions urbaines soient moins affirmées que celles des polarités « historiques ». Ces communes (ou groupes de communes) exercent une attractivité significative sur leur environnement territorial.

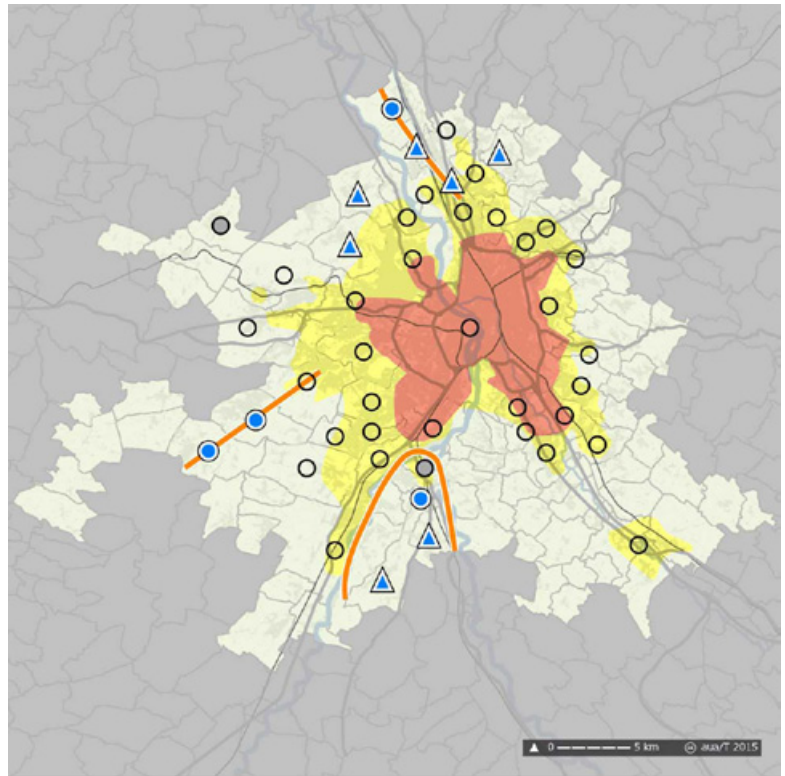
En complément de celles déjà identifiées dans le SCoT 2012, des polarités émergentes jouent à des degrés divers un rôle dans la structuration du territoire. Leur attractivité, qui concerne souvent quelques communes environnantes, a une amplitude actuellement moins importante que les polarités principales. Plusieurs communes peuvent ainsi être identifiées comme polarités en limite de Ville intense comme Saint-Alban ou Cornebarrieu...

Enfin, d'autres polarités, dites « intercommunales », regroupent plusieurs communes dont le rayonnement individuel est moins affirmé mais qui, de par leur proximité et/ou leur complémentarité, jouent un rôle de structuration. C'est par exemple le cas de Cugnaux et Villeneuve-Tolosane ou du trio Baziège-Ayguésvives-Montgiscard qui, de par leur complémentarité et un poids cumulé significatif (en termes d'emploi, d'habitat, d'équipements, de projets...), peuvent constituer des polarités à part entière.

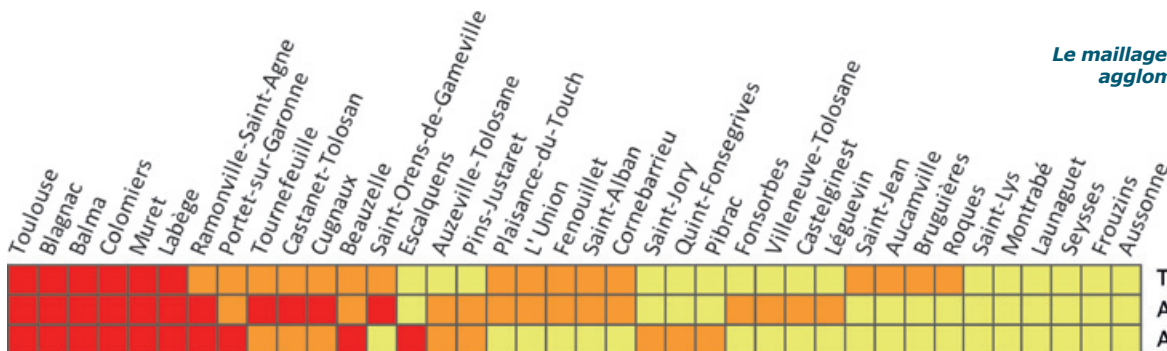
Au sein du Développement mesuré, quelques communes jouent également un rôle nouveau à l'image d'Aussonne, Lespinasse, Eaunes, ou encore Labarthe-sur-Lèze. Bien que d'envergure plus modeste, moins peuplées ou accueillant moins d'emplois, elles

Les communes aux caractéristiques nouvelles depuis le SCoT 2012

Source : aua/T



- Polarité inscrite au SCoT
- △ Autre commune
- Commune en forte progression
- Commune moins affirmée
- Organisation par secteur ou par axe
- Cœur d'agglomération
- Ville intense
- Développement mesuré



Le maillage urbain de la grande agglomération toulousaine

Source : aua/T

participent à la structuration des territoires de Développement mesuré. Leur développement a été rapide ces dernières années et est souvent lié à des logiques spatiales de développement par axes, le long desquels s'égrènent des centralités, confluence Garonne-Ariège, forêt de Bouconne). A l'échelle du SGAT, leur structuration se traduit ainsi par des effets localisés et circonscrits et non par un « effet de couronne » entre Ville intense et Développement mesuré.

Les quatre polarités déjà identifiées en Développement mesuré (les pôles de services) restent quant à elles en bonne place dans le maillage urbain. Par ailleurs, au sein des territoires de développement mesuré, certaines communes sont aujourd'hui prêtes à accueillir, dans leurs centre-bourgs, des projets plus denses.

Avec les territoires limitrophes, des effets de franges hérités

Les territoires situés aux franges du SGAT sortent du champ d'influence des centralités externes au SCoT et sont clairement tournés vers l'agglomération toulousaine. Ces polarités périurbaines viennent ainsi compléter l'armature urbaine du SCoT de la Grande agglomération toulousaine, mais n'exercent que peu d'attractivité sur leur territoire : L'Isle-Jourdain sur les espaces situés autour de Bouconne, Grenade et Castelnau d'Estrétefonds sur le nord du SCoT, Saint-

Sulpice-sur-Tarn et Villefranche de Lauragais à l'est ou Carbonne au sud, par exemple.

Entre 2006 et 2012, les communes situées aux franges de la grande agglomération toulousaine se sont développées près de deux fois plus vite que les communes frontalières faisant partie de la grande agglomération toulousaine, qui constituent aujourd'hui des territoires de Développement mesuré. Sur cette période, l'emploi y a progressé de 4,6 %, et la population de près de 3 %. Au sein des franges, côté SGAT, ces taux étaient respectivement de 2,6 et 1,8 %. De plus, leur mode d'urbanisation « historique » a induit des densités urbaines deux fois moins élevées. Ce constat, observé sur une période antérieure à l'approbation du SCoT, devrait être infléchi pour les années à venir, par la mise en œuvre des trois SCoT limitrophes membres du GIP InterSCoT. Ceux-ci traduisent en effet les objectifs de la Vision stratégique de l'InterSCoT et posent clairement des objectifs de limitation de la consommation foncière et des prescriptions en matière de densité, pour les opérations nouvelles. Pour le SCoT limitrophe des Coteaux du Savès, extérieur à la démarche InterSCoT, même si son territoire se trouve partiellement inclus à celui de l'aire urbaine de Toulouse, rien ne laisse présager d'un infléchissement de la tendance précédemment observée. Il prévoit même le renforcement de son développement, notamment démographique, sur des communes frontalières du SGAT.

Enjeux

Un maillage de polarités territoriales pour accueillir la croissance

Afin d'organiser un développement efficient et durable de la grande agglomération toulousaine, il est nécessaire de privilégier le renforcement des polarités existantes sur le territoire. Ces centralités, dont la plupart se trouvent au sein de la Ville intense, doivent donc se développer en priorité, notamment afin de renforcer la cohérence urbanisme-transport et les aménités urbaines. Le développement structuré et cohérent du territoire doit ainsi répondre aux évolutions démographiques constatées et attendues, mais également à l'objectif d'autonomie des territoires.

Une offre équilibrée au sein de chaque quadrant, pour une meilleure réponse aux besoins de proximité

L'hyperpolarisation de l'activité économique au centre et sur le quart nord-ouest du territoire induit de facto un déséquilibre de la répartition de l'emploi. Face à la diffusion du poids démographique de la grande agglomération toulousaine, il apparaît

nécessaire de développer d'autres secteurs d'emplois venant contrebalancer le développement de l'ouest toulousain, afin de répartir la pression d'accueil sur le territoire et de rééquilibrer les logiques de déplacement des actifs, notamment.

L'offre en équipements, services et commerces de proximité du territoire devra participer à cette structuration par un développement de polarités de rayonnement local et par le renforcement qualitatif de l'offre urbaine de niveau supérieur.

L'attractivité des équipements structurants et métropolitains pour fédérer le territoire de l'agglomération toulousaine

A l'heure de la redéfinition de la carte des régions, et de l'avènement des métropoles, le rayonnement de la grande agglomération toulousaine passe pour partie par ses équipements. Ainsi, poursuivre le renforcement de l'offre en équipements structurants permet non seulement de répondre à un statut de capitale régionale, mais également aux attentes des habitants en matière de loisirs, d'éducation, de santé...

RELIER

RELIER

Dynamiques de mobilité

L'agglomération toulousaine est caractérisée par une très forte utilisation de la voiture particulière qui produit aujourd'hui des phénomènes réguliers de congestion des infrastructures. Les difficultés de déplacements sont reconnues comme un véritable sujet de préoccupation pour les habitants. Des politiques publiques ambitieuses sont menées visant un meilleur équilibre entre les modes de transports dans un contexte de forte croissance démographique du territoire.

3,5 millions

de déplacements quotidiens par les habitants du SCoT



Des déplacements toujours plus importants

Malgré une baisse de la mobilité individuelle passant entre 2004 et 2013 de 4,1 déplacements par jour et par habitant à 3,8, le nombre de déplacements générés quotidiennement par les habitants de l'agglomération (périmètre EMD⁽¹⁾) a augmenté de 5 % sur cette période pour atteindre 3,8 millions de déplacements, sous l'impact de la forte croissance démographique (14 % d'habitants en plus).

Les personnes ayant un emploi à temps partiel, les 35-49 ans, les habitants de la périphérie sont les plus mobiles. A noter une forte baisse de mobilité chez les chômeurs et chez les jeunes de 18 à 24 ans, certainement en lien avec un « effet crise » et une modification des modes de vie (plus de numérique...). En plus des déplacements des habitants, l'agglomération est également concernée par des flux en transit et en échanges. Les flux de véhicules ne faisant que traverser le territoire sont stables (moins de 30 000 véhicules par jour). Les flux d'échanges ont augmenté pour atteindre plus de 250 000 véhicules par jour. Ils ont essentiellement en lien avec le territoire en frange du périmètre enquêté (Auterive, Villefranche de Lauragais, Lavaur, Fronton, Rieumes...), et avec les agglomérations moyennes proches (Montauban, Albi...).

L'évolution des déplacements a un impact important sur l'environnement. A l'échelle régionale, le secteur des transports représente plus d'un tiers des émissions de GES et plus de la moitié des émissions de CO₂.

Des infrastructures routières très utilisées

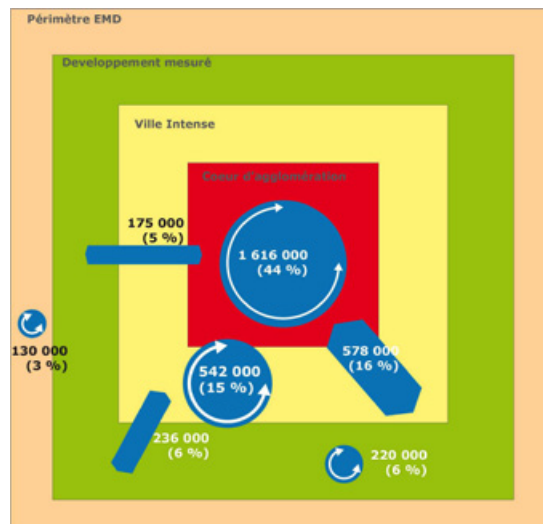
L'agglomération est caractérisée par des trafics routiers très importants, conséquence d'une croissance économique et démographique, d'un urbanisme étalé construit autour de grandes infrastructures routières, d'une motorisation importante même si celle-ci a baissé entre 2004 et 2013 pour s'établir à 1,26 voiture par ménage. Néanmoins, on observe des évolutions contrastées depuis plusieurs années :

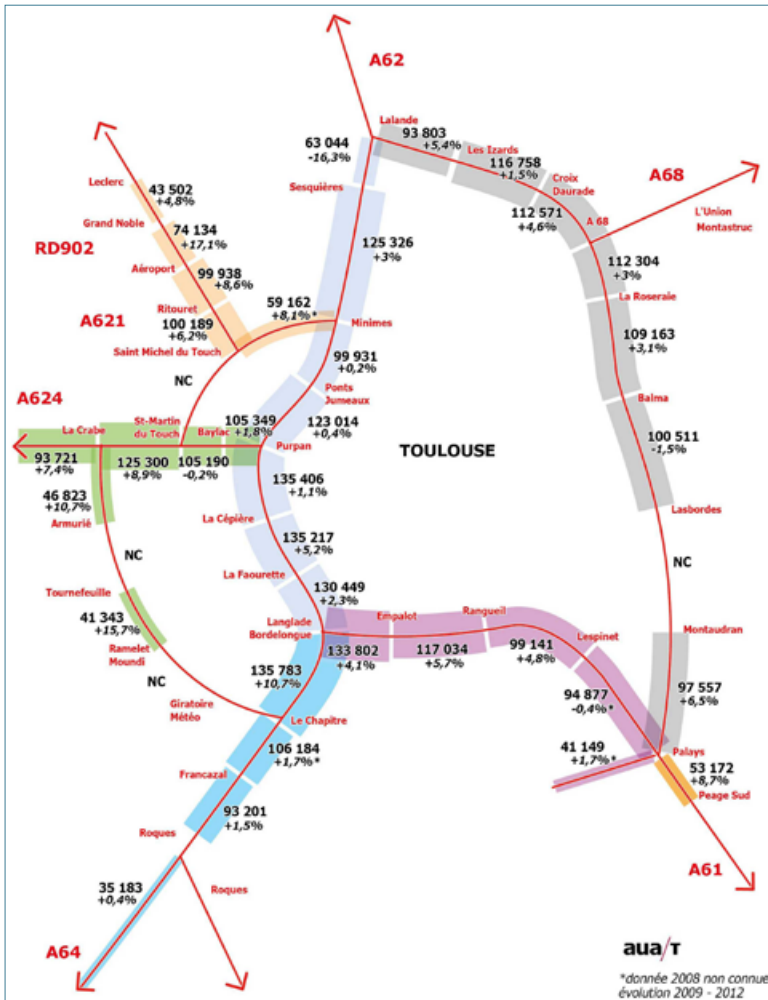
- après une période de hausse de trafic importante, les voiries rapides structurantes connaissent actuellement des évolutions plus modérées. Ainsi, si le trafic moyen de la rocade a augmenté de 15 % en dix ans, la hausse n'est plus que de l'ordre de 2 % sur les cinq dernières années,

(1) L'Enquête Ménages Déplacements a enquêté les pratiques des déplacements des habitants sur un périmètre de 167 communes. Réalisée en 2012-2013, c'est la 5^e enquête de ce type dans l'agglomération toulousaine.

Principaux flux quotidiens dans le périmètre du SCoT

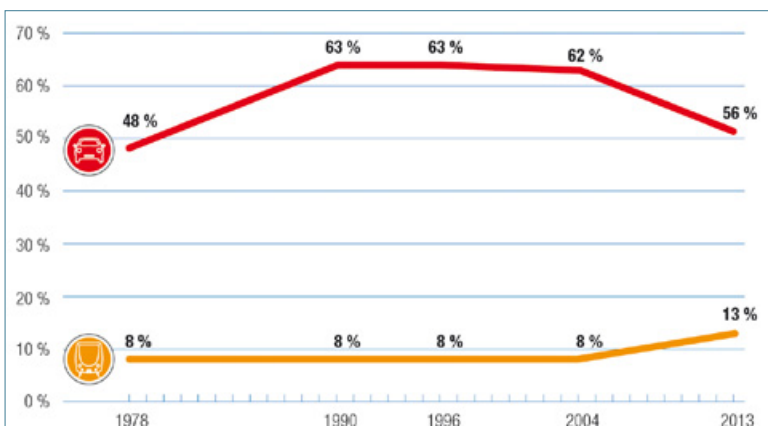
Source : aua/T - EMD 2013





Le trafic sur les principales Voiries rapides Urbaines en 2012 et évolutions 2009-2012
 Source : Observatoire SGGD

Évolutions des parts modales voiture et TC dans le Cœur d'agglomération
 Source : aua/T - EMD 2013

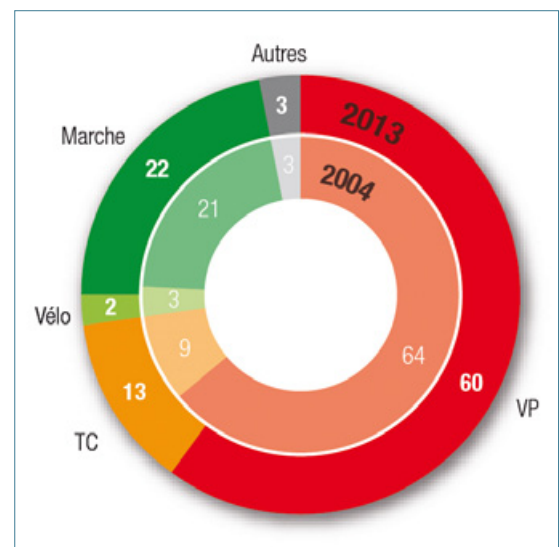


- le nord-ouest de l'agglomération apparaît comme un cas spécifique avec un trafic routier qui continue de croître rapidement sur des voies de plus en plus congestionnées (+ 10 à 15 % en cinq ans sur l'axe A 621 - RD 902),
- si les voies radiales périphériques ont des situations contrastées selon les évolutions démographiques des territoires concernés, les trafics sont en hausse sur les sections proches de Toulouse,
- les trafics intra-rocade sont actuellement en diminution significative sur la plupart des voies pénétrantes et en accès au centre-ville.

Des pratiques de déplacements qui évoluent fortement

L'agglomération toulousaine est caractérisée par une très forte utilisation de la voiture particulière dans les déplacements quotidiens. Bien que concernant encore 60 % des déplacements (EMD 2013), la part modale de l'automobile est pour la première fois en repli. Les modes actifs (marche à pied et vélos) sont globalement marqués par une stabilité de leur usage avec près de 25 % des déplacements et c'est donc les transports collectifs qui ont été les bénéficiaires de cette inversion de tendance historique en assurant 13 % des déplacements. Ces chiffres globaux masquent des disparités territoriales importantes. A Toulouse, les déplacements en voiture sont en forte baisse pour ne plus concerner que 40 % des déplacements. A l'inverse, dans les territoires les plus éloignés du centre de l'agglomération, la voiture a

Évolutions des parts modales des déplacements entre 2004 et 2013
 Source : aua/T - EMD 2013



conservé une position hégémonique et concerne toujours près de 80 % des déplacements. Ces résultats traduisent des fonctionnements urbains et des politiques publiques très différentes.

L'évolution des pratiques de mobilité s'est accompagnée par une forte croissance des déplacements intermodaux (qui combinent plusieurs modes au sein d'un même déplacement). Ainsi, en 2013, 15 % des déplacements combinent transports collectifs et voiture particulière (77 000 déplacements). Cette tendance se traduit par une saturation régulière des parkings relais aménagés aux extrémités des lignes du métro (7 000 places) ou à proximité des gares TER.

Avec l'intermodalité, se développent également des pratiques multimodales qui, pour une même personne, fait varier le mode de transport utilisé selon la destination, le motif, la météo, le jour de la semaine, la période de l'année... Cette propension à utiliser plusieurs modes de transport pour un déplacement nécessite de plus en plus la mise en œuvre d'une information multimodale, si possible en temps réel. Cette demande renvoie également à une recherche de plus en plus fréquente de désynchronisation des plages horaires par les entreprises afin de limiter les déplacements pendant les périodes d'hyperpointe.

Si l'usage des modes actifs est resté globalement stable, il existe de fortes différences entre les territoires. Ils représentent plus d'un tiers des déplacements des toulousains et les enquêtes réalisées dans le centre-ville montrent une progression du nombre de piétons et de cyclistes, notamment dans les rues réaménagées. La marche à pied continue d'être le deuxième mode de transport utilisé.

L'évolution des caractéristiques des déplacements est également marquée par l'émergence de nombreuses pratiques partagées. Le covoiturage devient notamment une pratique de plus en plus courante. Cette pratique longtemps informelle et de proximité trouve aujourd'hui des relais en matière d'organisation par des acteurs privés (BlaBlaCar, Plans de Déplace-

ments d'Entreprises...) et publics (plateforme Tisséo, dispositif « Rézo Pouce », aménagement d'aires de covoiturage...). 6 % des habitants de la grande agglomération toulousaine déclarent faire du covoiturage au moins deux fois par semaine pour le motif travail ou études, soit 15 000 à 20 000 personnes par jour (EMD 2013).

D'autres dispositifs de mobilité partagée ont émergé dans l'agglomération depuis plusieurs années. Vélô-Toulouse (vélos partagés en libre-service) connaît un réel succès sur la ville de Toulouse avec jusqu'à plus de 20 000 déplacements par jour et pourrait être étendu prochainement vers d'autres communes. Citiz permet de partager 44 voitures à partir de stations réparties à Toulouse, Balma et Ramonville. Drivy permet la location de voitures entre habitants de l'agglomération. Coovia articule covoiturage et transports collectifs...

Encore peu significatifs en nombre de déplacements, ces initiatives montrent le fort développement des modes collaboratifs. Le contexte économique ne permet pas la multiplication de nouvelles infrastructures et fait de la lutte contre l'autosolisme (une seule personne par voiture) un élément structurant d'une politique de transports urbains.

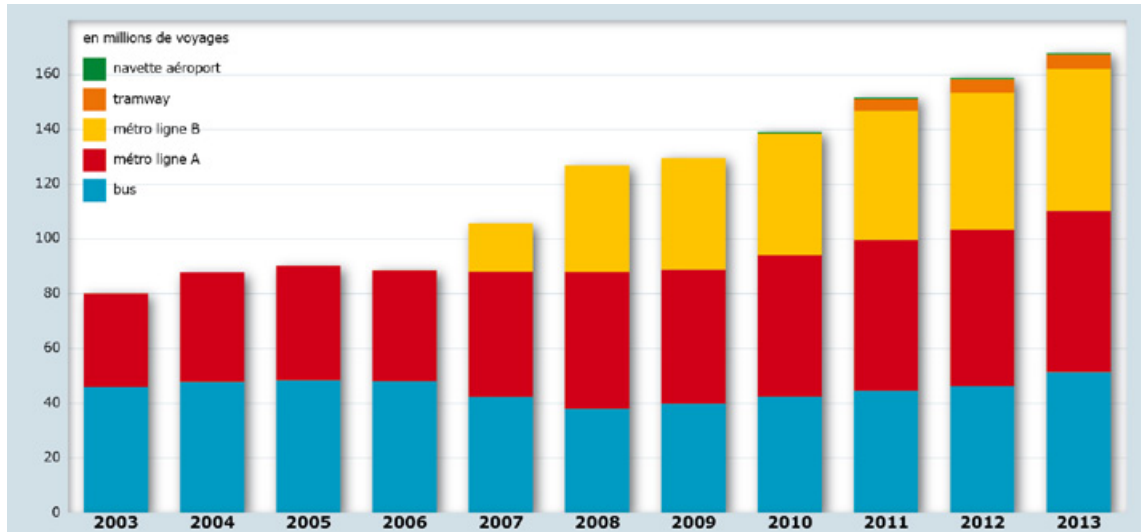
Internet et les supports numériques sont aujourd'hui des outils incontournables des pratiques de mobilité. Par le numérique, l'information est devenue multimodale, mobile, en temps réel et permet souvent une prise de décision instantanée (itinéraire, mode, disponibilité d'un VélôToulouse ou d'un autopartage, report du déplacement...). Certaines offres de mobilité n'existent que grâce à une mise en réseau numérique d'utilisateurs et l'agglomération toulousaine est caractérisée par une forte utilisation d'applications nationales (Drivy, Blablacar...) ou locales (Coovia...). Enfin, le numérique modifie parfois jusqu'à l'existence même d'un déplacement : le e-commerce transforme les déplacements de particuliers en déplacements logistiques, le télétravail évite certains déplacements vers les lieux d'emplois traditionnels.

Comparaison de quelques Enquêtes Ménages Déplacements

Source : aua/T - EMD 2013

	Toulouse (2013)	Lyon (2006)	Bordeaux (2009)	Marseille (2009)
Pop EMD (million d'hab.)	1,1	1,2	0,9	1,2
Voiture/ménage	1,26	1,14	1,33	1,21
Part modale Voiture	60%	49%	63%	50%
Part modale TC	13%	15%	9%	11%
Part modale Marche	22%	33%	21%	34%

Fréquentation du réseau Tisséo
Source : Observatoire SGGD



Dans ce cadre l'aménagement progressif de tiers lieux permet de conserver un environnement professionnel tout en limitant les déplacements domicile-travail. Le smartphone a intégré la panoplie des outils de mobilité et son usage devrait continuer de se développer dans ce sens (paiement d'un ticket de TC ou d'une place de stationnement, connaissance et transmission des conditions de déplacements...). La mobilité est un champ important dans le développement d'une « Smart-City », ville « intelligente et durable ».

Une politique de transports publics qui porte ses fruits

Les réseaux de transports collectifs ont connu ces dernières années de fortes évolutions, permettant d'améliorer l'offre.

L'étoile ferroviaire toulousaine continue son renouvellement permettant notamment d'améliorer la sécurité et la régularité des trafics sur les différents axes. L'axe Toulouse - Saint-Sulpice a été réaménagé en 2012-2013. Des travaux actuels en gare de Toulouse-Matabiau visent à améliorer la capacité du plateau ferroviaire. De nouvelles rames plus capacitaires viennent améliorer la qualité du service.

Le réseau départemental de bus a été marqué par la mise en œuvre de quatre lignes « Hop ! », lignes express entre Toulouse et les villes de Ville-mur, Grenade, Nailloux et Bessières. Orientées vers les actifs, ces lignes utilisent les autoroutes et se connectent au métro. En effet, le Schéma Départemental des Transports Collectifs (SDTC) réalisé par le Conseil général en 2010, a été réactualisé en janvier 2015. Il réaffirme le positionnement du département qui, outre le développement des lignes départementales, participe au financement de nombreux projets

afin d'améliorer l'offre des transports urbains, et notamment afin de favoriser l'intermodalité.

Après la mise en service, entre 2003 et 2007, du prolongement de la ligne de métro A, de la ligne de métro B et les premiers axes de transports en commun en site propre bus, le réseau Tisséo a bénéficié de l'arrivée d'une ligne de tramway entre Beauzelle et Toulouse en 2010, qui depuis 2013 fait terminus à Palais de Justice.

Depuis le printemps 2015, une deuxième ligne de tramway dessert la zone aéroportuaire. Le réseau de bus connaît également un fort développement avec un cadencement des lignes à forte fréquence et avec un renforcement de la qualité de service et de l'offre sur la ligne 16, première ligne du réseau de bus labellisée « Linéo ».

Au regard de l'évolution de ces réseaux, les fréquentations augmentent actuellement à un rythme plus élevé que celui de la croissance de l'offre :

- avec 7 millions de voyageurs par an (2013), le trafic ferroviaire interne à l'aire urbaine a plus que doublé en dix ans,
- Avec plus de 313 000 passagers en 2013, les quatre lignes « Hop ! » concentrent près d'un quart de la fréquentation de l'ensemble des lignes régulières départementales,
- le réseau Tisséo transporte près de 170 millions de passagers par an (2013) et sa fréquentation a plus que doublé en dix ans. Si les deux lignes de métro pèsent pour les deux tiers, la fréquentation du réseau de surface évolue aujourd'hui plus vite que celle du métro.

Des mesures qui favorisent les pratiques intermodales

Au-delà du développement de l'offre, les différents réseaux collectifs ont bénéficié de la mise en place de politiques connexes qui participent de leurs succès respectifs.

La carte Pastel est devenue le support billettique commun à l'ensemble des réseaux, permettant de charger l'ensemble des titres des différents réseaux, y compris des titres combinés (exemple « Combi 31 » permettant de voyager sur les réseaux Arc en Ciel et Tisséo).

Les différentes autorités organisatrices ont fait évoluer leurs gammes tarifaires dans un souci de fidélisation.

Les tarifs TER sont aujourd'hui proposés sur la base d'une fréquence d'utilisation et non plus sur le statut de l'utilisateur, Tisséo a mis en place des abonnements annuels mensualisés pour les actifs.

Les différents réseaux font l'objet de politiques de communication et d'information importantes, relayées notamment par des sites Internet et des applications mobiles. L'information voyageur est devenue multimodale à l'échelle régionale (Mobimipy) et de l'aire urbaine (Centrale d'Information Multimodale).

Le développement des pratiques intermodales a été largement encouragé par la transformation de gares ou de stations en véritables pôles d'échanges multimodaux. A ce titre, l'agglomération toulousaine est caractérisée par l'existence de plus de 7 000 places de parkings relais aujourd'hui saturés.

Enfin, Tisséo-SMTC anime des démarches importantes de management de la mobilité à travers une politique active de Plans de Déplacements d'Entreprises, de constitution d'une plateforme de covoiturage et de soutien à des initiatives privées qui vont dans ce sens.

Vers un nouveau PDU

Le Plan de Déplacements Urbains est mis en révision par Tisséo-SMTC alors que de nouvelles infrastructures ou offres de services sont aujourd'hui étudiées. Il s'agit notamment de l'évolution du réseau de métro qui cherchera à mieux relier les grands sites économiques métropolitains existants ou en devenir.

En complément, et dans l'attente des nouvelles infrastructures, le succès d'une première ligne de bus dynamisée avec un concept dit « Linéo » conduit Tisséo-SMTC à prolonger cette expérience. Ainsi, plusieurs axes radiaux devraient également bénéficier de cette démarche.

Le nouveau PDU devra également confirmer ou

infirmer des projets routiers (élargissement-prolongement de la RD 902 au nord avec un nouveau franchissement de la Garonne, jonction Est, déviation de Saint-Orens...) au regard du contexte économique, des évolutions institutionnelles et des enjeux d'aménagement du territoire portés par le SCoT.

Des déplacements plus loin, plus longtemps

Chaque déplacement réalisé par un habitant de la grande agglomération toulousaine (périmètre EMD) fait en moyenne six kilomètres et dure dix-sept minutes. Ces chiffres moyens masquent de grandes disparités :

- entre lieux de résidence, les habitants de Toulouse font des déplacements plus courts que ceux de périphérie,
- entre motifs, plus de dix kilomètres en moyenne pour un déplacement domicile-travail, quatre kilomètres pour un déplacement domicile-achat...,
- entre modes utilisés, dix kilomètres et trente minutes en TC interurbain, huit kilomètres et trente-trois minutes en TC urbain, sept kilomètres et seize minutes en voiture...

Les déplacements domicile-travail ont vu leurs distances et leurs temps croître légèrement entre 2004 et 2013. Cet indicateur traduit un phénomène d'étalement urbain avec des habitants allant résider plus loin en périphérie alors que les emplois restent concentrés dans le centre de l'agglomération et en proche périphérie.

Une analyse des temps de parcours montre que la voiture reste souvent plus efficace que les transports collectifs, sauf pour l'accès au centre de l'agglomération où les réseaux structurants (train, métro) sont concurrentiels face aux difficultés de circulation et de stationnement.

Enjeux

Des changements de modes de vie à accompagner

Si elle reste dominante, la voiture perd peu à peu son statut d'objet emblématique. Les habitants changent de modes de transport en fonction de leurs besoins, de leurs envies (société du « zapping »), de l'évolution de leurs modes de vie (familles recomposées, recherche d'optimisation des temps...). Le nombre de déplacements quotidiens baisse (notamment chez les jeunes) remplacés en partie par les pratiques numériques, e-commerce et circuits courts qui modifient les pratiques d'achat. Toutes ces modifications comportementales doivent orienter aujourd'hui des politiques publiques de transport qui doivent répondre aux besoins d'une société plus diversifiée, plus complexe, plus multimodale.

D'une politique de transports collectifs à une démarche multimodale

La période récente a mis l'accent sur le renforcement de l'attractivité de chacun des différents réseaux de transports collectifs. De bons résultats de fréquentation doivent encourager leurs développements respectifs, mais la nécessité d'optimisation économique impose aussi la mise en œuvre du bon mode de transport au bon endroit et la recherche de synergies dans les actions menées à travers une approche multimodale. Une

meilleure adéquation entre les politiques de transport doit améliorer les rendements. Le développement d'une offre de transport collectif passe notamment par une complémentarité avec les lignes de TC existantes et programmées, par une identification de la place de la voiture sur le territoire concerné, par une démarche de rabattement en modes actifs, par des logiques de management de la mobilité...

La lutte contre l'usage individuel de l'automobile : la voiture autrement

Devant le manque de moyens pour desservir l'ensemble du territoire par des transports collectifs performants, il y a aujourd'hui une nécessité d'optimiser la route en cherchant à augmenter le taux d'occupation des voitures. C'est une mesure à privilégier là où les infrastructures routières sont saturées (heures de pointe, accès aux pôles économiques...), là où l'offre TC fait défaut (secteurs peu denses, franges horaires...) et pour conserver l'avantage offert par la voiture individuelle (porte-à-porte, maillage...). A ce titre, le covoiturage sous ses différentes formes peut constituer une véritable solution de transport à organiser pour les territoires de Développement mesuré.

Ces enjeux doivent participer à l'objectif de réduction des émissions de GES et de CO₂.

RELIER

Dynamiques d'accessibilités territoriales

La capacité des territoires à se développer est également liée à leur niveau de desserte par les différents réseaux de transports. Dans une approche systémique, chacun des développements doit participer d'une recherche d'équilibre multimodal à l'échelle de l'agglomération. Les questions de cohérence urbanisme-transport sont ainsi au cœur du projet territorial.



En Ville intense,
habitants
2 sur 3
sont desservis par une ligne TC
« au quart d'heure »

Vers une meilleure accessibilité de niveau métropolitain

La performance du territoire métropolitain toulousain renvoie notamment à sa capacité à entretenir des échanges et des flux avec les territoires voisins, avec le reste du pays, avec de grandes métropoles internationales.

Avec quinze destinations françaises et près de quatre-vingts destinations internationales, **l'aéroport de Toulouse-Blagnac** constitue une porte d'entrée stratégique du territoire métropolitain. Si le nombre de mouvements d'avions est resté stable depuis dix ans avec près de 100.000 mouvements par an, la fréquentation a plus que doublé pour dépasser 7,5 millions de passagers (2013) avec une véritable diversification des origines-destinations. Paris est toujours la destination privilégiée (42 % du trafic) mais a vu sa fréquentation annuelle n'évoluer « que » de 12 % en dix ans (+ 330 000 passagers) pendant que, prises ensemble, la fréquentation annuelle des autres destinations françaises a progressé de 67 % sur cette période (+ 470 000) et la fréquentation internationale a progressé de 85 % (+ 1,45 million).

La desserte ferroviaire permet de nombreux liens vers des agglomérations régionales et nationales. La gare de Toulouse Matabiau accueille annuellement de l'ordre de 9,5 millions de voyageurs. Paris constitue la principale destination, mais le trafic est en forte baisse depuis dix ans. A l'inverse, la fréquentation est en forte croissance vers certaines villes proches qui entretiennent des relations quotidiennes (Montauban, Muret, Saint Sulpice, Auterive...) et le long d'un axe Bordeaux-Toulouse-Montpellier.

A noter également, l'ouverture récente de services directs internationaux entre Toulouse et Barcelone.

Part du trafic passager de/vers Toulouse-Blagnac (sur 7,5 millions en 2013)

Source : ATB

Paris	42 %
Reste France	16 %
Reste Europe	34 %
Afrique du Nord	6 %
Reste du monde	2 %

Traffic passagers supérieurs à 200 000 passagers / an de/vers Toulouse Matabiau

Source : SNCF

	2013	Évolution 2003/2013
Paris	740 000	- 18,8 %
Montauban	590 000	+ 62 %
Muret	535 000	+ 121 %
Bordeaux	390 000	+ 46,5 %
Saint- Sulpice/Tarn	310 000	+ 84 %
Albi	240 000	+ 7 %
Auterive	240 000	+ 89 %
Carcassonne	210 000	+ 40,0 %
Montpellier	205 000	+ 21,5 %

A l'échelle de l'agglomération, l'offre ferroviaire propose des liens structurants entre Toulouse et certaines communes importantes (Colomiers, Portet, Muret...) depuis Matabiau mais aussi des gares secondaires (Arènes, Saint-Agne).

La gare de Colomiers génère ainsi près de 600 000 déplacements par an, la majorité en lien avec la gare des Arènes, de par la tarification intégrée entre ces deux gares. Le potentiel d'articulation de l'étoile ferroviaire avec le réseau de transports collectifs urbains apparaît important et encore sous-exploité.

La desserte ferroviaire devrait connaître une évolution structurelle avec :

- l'ouverture de la LGV entre Tours et Bordeaux qui fera gagner une heure de trajet entre Toulouse et Paris dès 2017,
- la réalisation du Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO), avec notamment la création d'une LGV entre le sud de Bordeaux et le nord de Toulouse et la mise à quatre voies de la ligne existante entre Saint-Jory et Toulouse.

Les temps de parcours seront alors réduits vers de nombreuses agglomérations : de l'ordre de trois heures pour Paris, une heure pour Bordeaux, une heure trente pour Bilbao...et une récupération de capacités sur la ligne actuelle qui peut permettre une croissance du trafic local. L'augmentation importante attendue du trafic et de la fréquentation en gare de Matabiau rendra nécessaire une restructuration du pôle d'échanges et de son accessibilité.

Enfin, l'arrivée de la LGV, pourrait entraîner un transfert de fréquentation aérienne vers le ferroviaire, notamment pour les relations vers Paris, donnant à l'aéroport de nouvelles capacités pour assurer sa croissance.

Cependant, plusieurs questions restent encore en suspens :

- le calendrier annoncé par l'État avec une ouverture de la ligne à horizon 2024-2025 sera-t-il tenu dans le contexte actuel de restrictions budgétaires ?
- comment améliorer également le niveau des infrastructures ferroviaires vers le sud-est (Montpellier, Marseille, Barcelone), bassin d'échanges de plus en plus stratégique pour Toulouse, accentué par la refonte des périmètres régionaux fusionnant Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon ?

L'accessibilité routière de l'agglomération toulousaine a faiblement évolué ces dernières années. Elle sera améliorée avec la création d'un dernier axe autoroutier permettant de relier Toulouse à Castres, projet retenu par l'État.

Une desserte inégale de la Ville intense

Le Périmètre de Transports Urbains rassemble dorénavant 101 communes et est le plus grand de province. Sur ce périmètre, les trois-quarts de la population sont desservis par une ligne de transports collectifs (hors Transport à La Demande).

Le SCoT approuvé a retenu l'objectif d'une desserte de l'ensemble de la Ville intense par un réseau dit « au quart d'heure » possédant une offre minimum de 120 courses par jour et devant être maillé au sein du cœur d'agglomération.

La Ville intense concentre près de 1,1 million d'individus (habitants + emplois) sur plus de 380 km². Le réseau proposant plus de 120 courses dessert près des deux-tiers de ces individus, sur un tiers du territoire. Ce réseau est maillé pour une partie de Toulouse, et dessert alors plus des deux-tiers des individus du Cœur d'agglomération. La plupart des territoires non desservis par ce réseau à 120 courses et plus sont nettement moins denses. L'amélioration du niveau d'offre dans ces secteurs ne peut renvoyer qu'à une bonne cohérence urbanisme-transport.

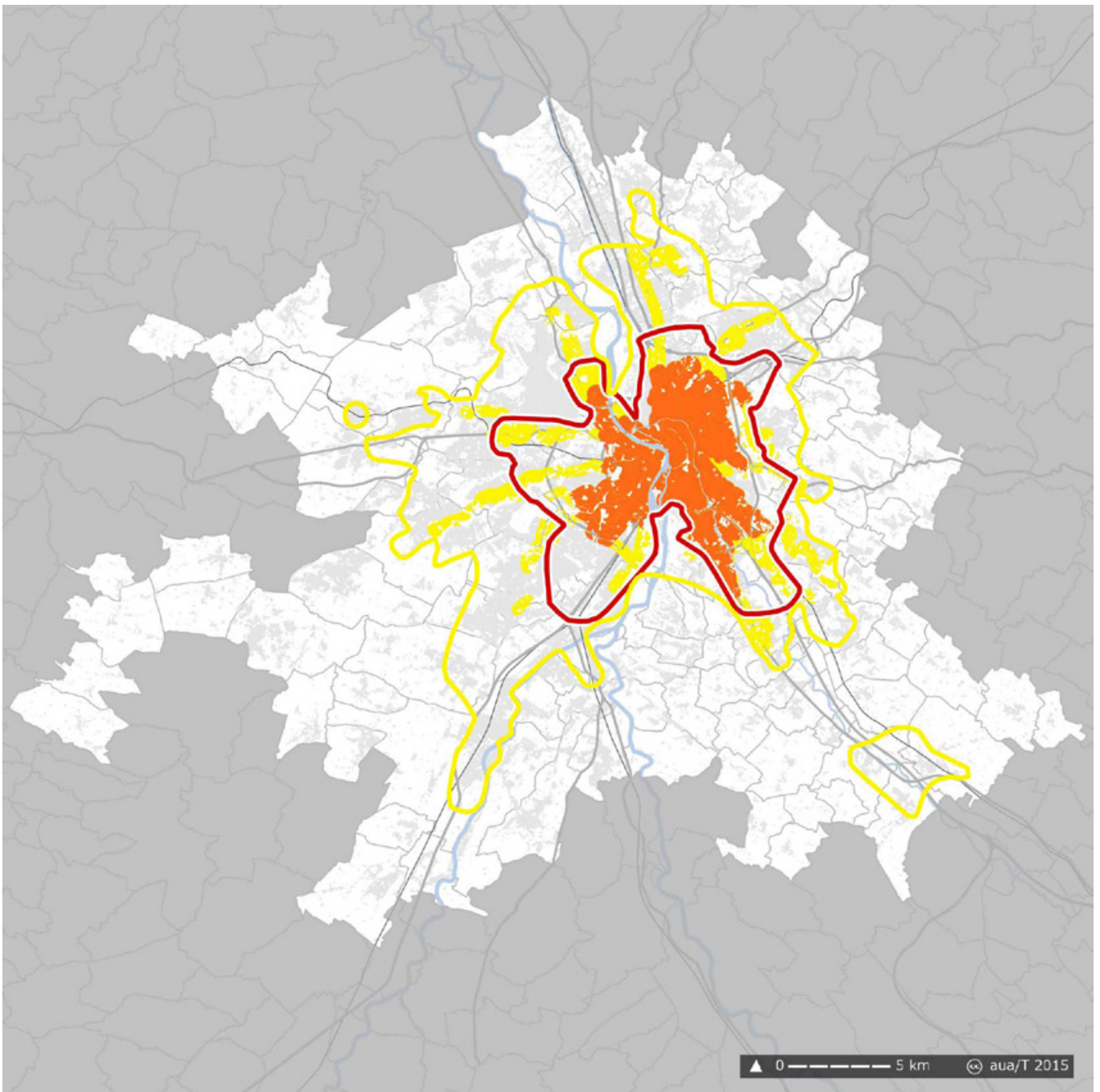
Par contre, certains secteurs de la Ville intense non desservis au quart d'heure sont malgré tout relativement denses. Il s'agit notamment des quartiers le long de la ligne C (Saint-Martin-du-Touch, Ramassiers...) ou encore des centres de Cugnaux, Villeneuve, Frouzins, Muret. Certains bénéficient d'une desserte ferroviaire, qui bien qu'attractive, ne répond pas encore aux objectifs de fréquence retenus par le SCoT de la Grande agglomération toulousaine, à savoir le quart d'heure en période de pointe et la demi-heure en heure creuse.

Une offre de bonne qualité en transports collectifs passe également par des temps de parcours fiables et par une régularité attractive. Une analyse des temps actuels pour le réseau à plus de 120 courses sur la base de l'organisation du territoire en quadrants permet de retenir les conclusions suivantes :

- les territoires desservis par métro, train, voire tramway bénéficient d'une accessibilité avec des temps de parcours réduits,
- la faiblesse du maillage explique que très peu de liaisons répondent à un objectif de déplacements internes aux quadrants en moins de trente minutes ou entre quadrants en moins de quarante-cinq minutes. Il faut noter pourtant que les déplacements internes aux différents quadrants sont majoritaires et constituent un enjeu essentiel d'une politique globale de déplacements pour laquelle les modes actifs doivent jouer un rôle important,

Desserte de la Ville intense et du Cœur d'agglomération

Source : aua/T

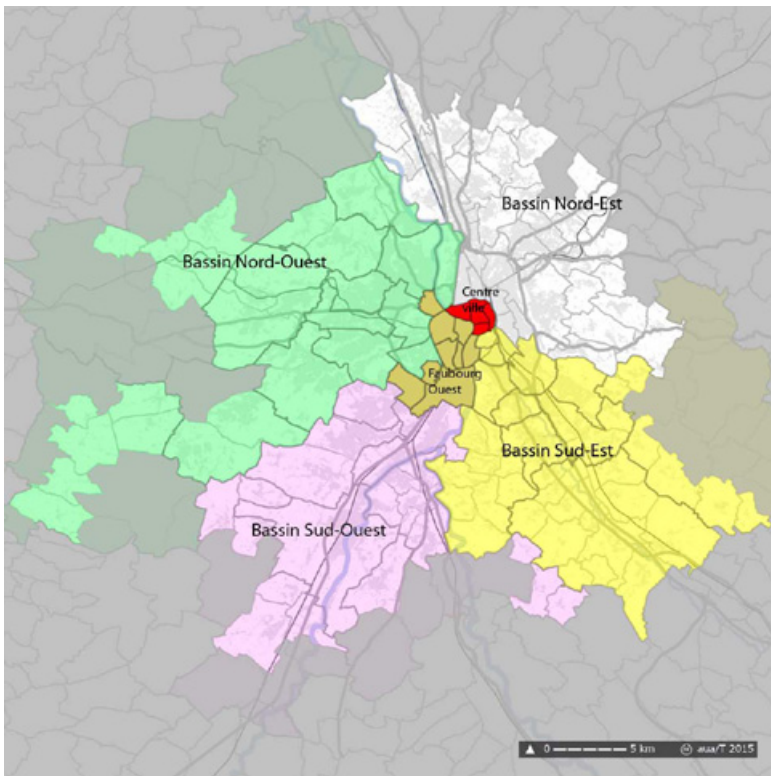


Desserte de la ville intense et du coeur d'agglomération

- Cœur d'Agglomération
- Ville Intense
- Urbanisation desservie par le réseau + de 120 courses et maillée
- urbanisation desservie par le réseau + de 120 courses

Bassins de mobilité 2013

Source : aua/T - EMD 2013



- l'organisation radiale du réseau structurant permet le plus souvent de relier le centre-ville avec un objectif de quarante-cinq minutes maximum, sauf pour les secteurs les plus éloignés non desservis par le train,
- Le réseau ferroviaire permet aux pôles éloignés d'offrir un temps de parcours inférieur à quarante-cinq minutes avec le centre-ville avec un trajet direct, mais avec en général une fréquence inférieure au quart d'heure en période de pointe.

Si la réduction des temps de parcours est souvent recherchée, cette dernière est génératrice d'étalement urbain. En effet, l'augmentation de la vitesse de déplacements permet avant tout d'aller habiter plus loin à temps égal. Elle provoque ainsi une consommation d'espace plus qu'un gain de temps. L'objectif principal doit être de rapprocher les temps de parcours TC de ceux de la voiture, d'améliorer leur régularité et d'assurer une fluidité des systèmes de transport.

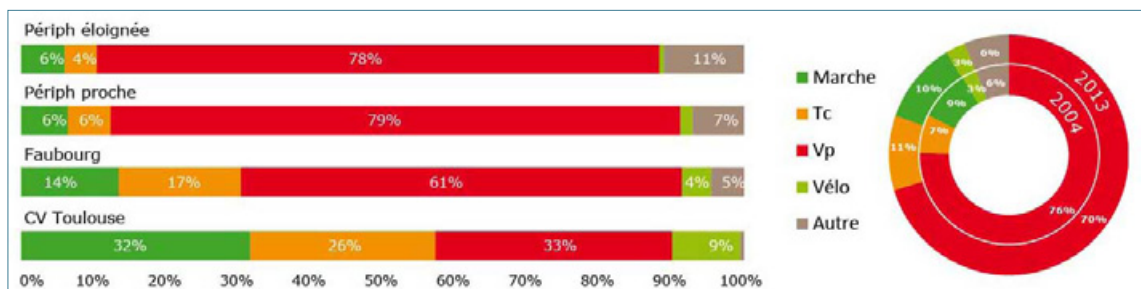
Les déplacements, reflet de l'organisation territoriale

Si infrastructures et offres de transport orientent l'urbanisation, les caractéristiques en matière de déplacement sont également directement liées à l'organisation territoriale : localisation des habitants, emplois, commerces, niveaux de densité, mixité des fonctions, catégories de population...

L'analyse des déplacements de 2004 avait permis d'identifier trois bassins de mobilité au nord-ouest, sud-ouest et sud-est. Le secteur nord-est apparaissait moins polarisé et ne constituait pas un véritable bassin de mobilité. Ces bassins avaient été retenus comme supports de l'organisation en quadrants du territoire. La dernière enquête de 2013 sur les déplacements des ménages montre que ces bassins perdurent avec des périmètres très semblables. Seul le bassin nord-ouest connaît une véritable extension, en s'étendant notamment vers les faubourgs de Toulouse. La question du nord-est continue de se poser, les déplacements de ce secteur sont toujours très attirés

Déplacements domicile-travail : parts modales par territoire de résidence

source : aua/T - EMD 2013



vers le centre de l'agglomération, en l'absence d'un véritable pôle d'équilibre attractif comme il peut en exister dans les autres bassins. Certains secteurs des faubourgs toulousains restent à l'écart des bassins, de par un fonctionnement très autonome.

Il faut noter l'existence d'évolutions différenciées dans l'attractivité d'un certain nombre de secteurs de l'agglomération :

- si l'attractivité du centre-ville est restée stable, il génère moins d'échanges avec la proche périphérie et plus avec la périphérie éloignée,
- la proche périphérie attire de plus en plus notamment à partir de certains pôles (Blagnac, Colomiers, Balma, Muret, Saint-Orens) et concerne plus de la moitié des déplacements de l'agglomération,
- à l'inverse, certains faubourgs toulousains voient leur attractivité baisser (Minimes, Saint-Michel, Compans, Pradettes...),
- le nord-ouest (secteurs de Blagnac, Colomiers nord et sud, Saint Martin du Touch...) voit son attractivité se renforcer nettement et pèse de plus en plus lourd dans la répartition des déplacements de l'agglomération,
- la périphérie éloignée a connu une forte croissance démographique entre 2004 et 2013 et génère de plus en plus de déplacements, quasi exclusivement en voiture (près de 80 %).

La mobilité liée au travail, élément structurant des déplacements

La part des déplacements liée au travail est restée stable entre 2004 et 2013. Si elle ne concerne que 27 % de l'ensemble des déplacements, elle revêt néanmoins un caractère stratégique :

- en représentant près de la moitié des kilomètres réalisés en voiture par les habitants de l'agglomération,
- par un renforcement des heures de pointe et donc une amplification de la saturation des infrastructures,
- en constituant un enjeu pour le développement économique du territoire.

Si, avec 70 % des déplacements, la voiture reste globalement très majoritaire pour aller au travail, cette part a baissé significativement entre 2004 et 2013 au profit des transports collectifs de plus en plus utilisés. Autre évolution importante, la journée continue se généralise avec une forte baisse des retours à domicile le midi. Les boucles de déplacements se diversifient avec des déplacements complémentaires entre le domicile et le lieu de travail et pendant la pause du midi. L'enjeu est de rendre ces boucles compatibles avec l'usage des transports collectifs et des modes actifs.

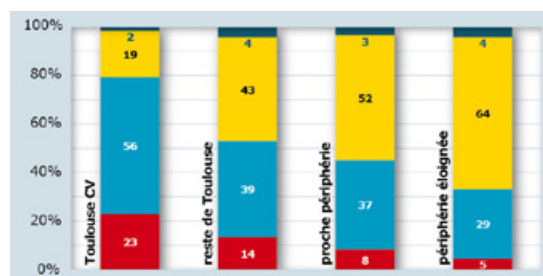
Devant des contraintes d'accessibilité qui augmentent, de plus en plus d'entreprises mettent en place des démarches de Plans de Déplacements d'Entreprises. De plus en plus d'entreprises mènent (et font aboutir) des réflexions sur le télétravail. Des tests sur les aménagements de travail en plages horaires décalées ont aussi été menés et sont encore à approfondir. Des « tiers lieux » sont aménagés offrant des possibilités de lieux de travail plus proches de son domicile.

La cohérence urbanisme-transport, une démarche essentielle pour l'équilibre de l'agglomération

La cohérence urbanisme-transport est au cœur du projet du SCoT de 2012 qui cherche à privilégier une urbanisation desservie par les transports collectifs et vecteur de déplacements de proximité. Les notions de quadrants, Ville intense ou encore démarches de type contrats d'axe vont dans ce sens.

Plusieurs constats peuvent être formulés :

- la moitié des démarches de type contrats d'axe prescrits sont aujourd'hui à l'étude,
- sur l'ensemble des projets urbains identifiés (en cours ou à venir), la moitié est desservie totalement par le réseau actuel et 25% partiellement. Certains programmes sont liés à un projet de desserte à venir ou à renforcer (La Geyre à Plaisance, Paléficat à Toulouse, Ferrié Palarin à Portet, Ramassiers à Colomiers, Innométo à Labège...),
- des projets importants restent actuellement à l'écart d'une desserte TC significative (Monges à Cornebarrieu, Garroussal à Colomiers),
- des écarts encore très importants de densité dans les opérations récentes desservies par le réseau structurant (cent logements par hectare à Borderouge, trente logements par hectare à Andromède),
- de nombreuses zones ouvertes à l'urbanisation dans les PLU ne sont pas desservies par le réseau performant de TC actuel.



Difficultés de stationnement sur le lieu de travail
Source : aua/T - EMD 2013

Depuis plusieurs décennies, toute nouvelle infrastructure de transport (routière ou TC) s'est traduite par une nouvelle demande de déplacement. La cohérence urbanisme-transport doit également chercher aujourd'hui à agir sur cette demande de déplacement, par le développement d'une ville de proximités, qui favorise les déplacements courts et les modes actifs. Un traitement spécifique des espaces publics a été engagé dans ce sens pour un certain nombre de secteurs, notamment les principales centralités et certains projets urbains. Cette démarche peut être étendue vers d'autres lieux stratégiques tels que les centres de quartiers, les zones commerciales ou d'activités. La proximité résultera également d'une mixité des fonctions urbaines, permettant à un piéton ou un cycliste de répondre à ses besoins de déplacements dans un rayon limité...

Ainsi, la cohérence urbanisme-transport renvoie à trois échelles différentes :

- l'échelle métropolitaine qui doit permettre une accessibilité à des fonctions supérieures à partir des grands nœuds de transport,
- l'échelle du quotidien, celle du domicile-travail, qui privilégie une cohérence avec les réseaux de TC, notamment au sein des quadrants,
- l'échelle de la proximité à pied ou à vélo, au sein d'aires identifiées qui privilégient des principes de densité, de mixité et de traitement des espaces publics.

Enfin, le stationnement apparaît de plus en plus comme un levier essentiel de la cohérence urbanisme-transport. Plus une personne dispose d'un stationnement facile, plus elle utilise sa voiture, même quand elle a d'autres modes de transport à sa disposition. L'exploitation de la dernière Enquête Ménages Déplacements montre que globalement, l'agglomération est peu caractérisée par des difficultés de stationnement. En effet, 82 % des logements

de l'agglomération disposent d'une place de stationnement (pas toujours utilisée à cet effet). Sur les lieux de travail, la tendance est la même, la grande majorité déclare ne pas avoir de problème de stationnement.

Seuls certains secteurs du centre-ville de Toulouse et autour de l'hôpital Purpan sont identifiés comme souffrant d'un déficit de place par les habitants.

L'agglomération est caractérisée par un nombre très important de places en parkings relais (plus de 7 000), aménagés notamment le long des lignes de métro. Ces parkings, qui connaissent un réel succès, sont vecteurs de pratiques intermodales mais peuvent également avoir des effets contre-productifs :

- ils attirent de nombreux usagers habitants à proximité, qui se rabattent en voiture alors qu'ils sont desservis par le réseau de TC,
- certains parkings sont localisés dans des secteurs denses et attirent de nombreuses voitures dans ces quartiers centraux (Arènes, Argoulets...),
- l'aménagement très fonctionnel de ces pôles est parfois à l'origine de dysfonctionnements et de conflits avec les quartiers voisins,
- ils peuvent constituer un vecteur d'étalement urbain, en permettant d'habiter loin et de se rabattre rapidement en voiture pour prendre un autre mode rapide en milieu dense.

Les livraisons de marchandises, une problématique à différentes échelles

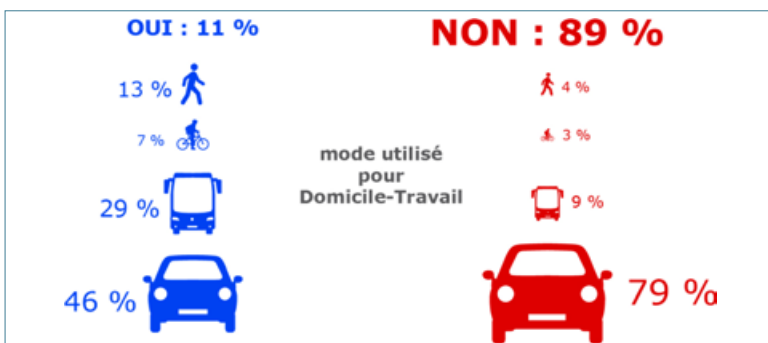
Souvent peu appréhendée par les acteurs publics, la question du transport de marchandises devient stratégique au regard des conséquences sur la qualité de vie (pollution, congestion, bruit...) et sur l'activité économique. Plusieurs échelles doivent être intégrées et mises en synergie : les grands flux de transit, la distribution des centres logistiques régionaux, la livraison des entreprises, pôles économiques des centres commerciaux, la livraison des particuliers...

Le développement du e-commerce et la nécessité d'optimiser le fonctionnement du « dernier kilomètre » en milieu urbain dense implique de mettre en œuvre des chaînes logistiques de proximité (centres de distribution urbaine, hôtels logistiques, points relais, consignes automatiques...) à prendre en compte dans les documents de planification urbaine.

Signée en septembre 2012 entre la commune de Toulouse et les représentants des entreprises logistiques, la charte livraison du centre-ville détermine les conditions de livraisons (horaires, stationnement...) et vise à réduire les nuisances atmosphériques et sonores et à adapter le système de livraison aux évolutions techniques et sociétales. L'objectif majeur

Avez-vous des difficultés de stationnement ?...

Source : aua/T - EMD 2013



est d'assurer les livraisons nécessaires tout en conservant le dynamisme, la qualité de vie et le partage de l'espace public du centre-ville. Fin 2014, cinquante-quatre accréditations étaient distribuées, soit environ deux-cents véhicules. Des réflexions sont en cours pour étendre le périmètre de la charte et pour en élaborer une à Blagnac.

Quelques données à l'échelle de Toulouse Métropole :

- 76 000 mouvements / jour, dont 48 000 dans Toulouse
- Entre 2010 et 2012, sur les 8 communes les plus génératrices de livraisons, une progression de + 5 % par an (+ 3 000 mouvements/jour à Toulouse, + 200 à Colomiers, + 900 à Blagnac)
- 360 000 trajets hebdomadaires générés par l'activité marchandises (hors achats des particuliers), qui représentent environ 378 000 km équivalent voiture particulière (+ 30 000 depuis 2010)

Enjeux

Une accessibilité métropolitaine performante

L'arrivée du TGV à Matabiau, le développement de l'aéroport ou encore le renforcement du réseau de métro sont autant d'infrastructures de transport qui pourraient être des vecteurs d'aménagement du territoire à intégrer dans une politique globale de déplacements. Elles dessineront, notamment au sein des portes métropolitaines, des lieux privilégiés d'implantation de fonctions structurantes et de densification. Elles devront être intégrées dans un réseau métropolitain permettant une accessibilité à partir d'un territoire large.

Le réseau ferroviaire doit permettre de relier efficacement différents pôles du territoire, avec un enjeu de hiérarchisation :

- des pôles à desservir, vecteurs d'urbanisation,
- du rôle de l'infrastructure ferroviaire dans la desserte urbaine du territoire et de son interconnexion au reste du réseau.

La cohérence urbanisme-transport comme facteur structurant en Ville intense

La recherche d'une cohérence entre urbanisme et transport doit répondre à plusieurs objectifs essentiels :

- améliorer la qualité de la desserte en rapprochant usager et offre TC,
- développer des quartiers dont la forme urbaine favorise l'usage des modes actifs,
- optimiser les coûts d'exploitation du réseau de TC en cherchant à réduire les dépenses (limitation des kilomètres parcourus) et accroître les recettes (augmentation de la fréquentation).

Les contraintes économiques qui pèsent sur le développement des réseaux de transports collectifs imposent donc aujourd'hui de privilégier :

- L'urbanisation et l'intensification de secteurs déjà desservis par le réseau de TC.
- Une densité suffisamment importante dans les nouveaux quartiers pour justifier toute nouvelle extension du réseau de TC

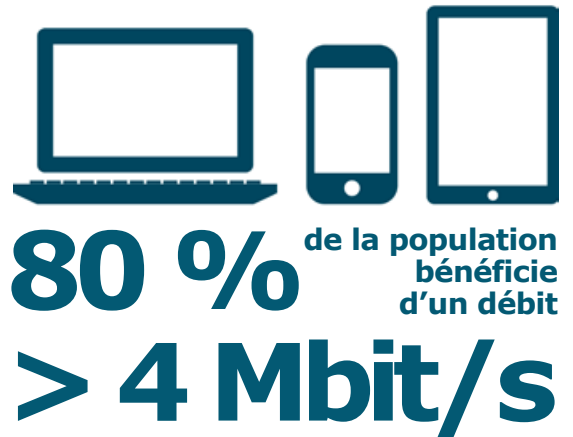
Une ville de toutes les proximités

Il s'agit de mettre les modes actifs au cœur du développement territorial par la constitution de proximités multiples : autour du domicile, autour des lieux d'emplois, le long des itinéraires (dans les pôles d'échanges, dans les parkings relais...). La maille urbaine doit devenir celle de la marche à pied et/ou de l'itinéraire vélo. La proximité est ainsi le corollaire d'un maillage de mixités urbaines associant logements, activités, équipements, commerces, dispositifs de logistique urbaine (points relais, drives...) à proximité de nœuds de transports collectifs. Le stationnement des voitures doit également y prendre une forme différente (dimensionnement, mutualisation...) dans un objectif d'incitation modale. Ces lieux de mixité doivent enfin être connectés et accueillir des services numériques de différente nature qui ont un impact sur l'organisation des déplacements (WiFi public, tiers lieux...). L'aménagement des espaces publics en faveur des modes actifs doit permettre leur fonctionnement.

RELIER

Dynamiques numériques

Avec la montée en puissance des échanges numériques caractéristique du phénomène de globalisation, la question de l'aménagement numérique apparaît essentielle dans tout projet de territoire. L'accès au Haut Débit et Très Haut Débit (THD) constitue désormais un facteur fort d'attractivité des territoires, de compétitivité des entreprises et de cohésion sociale. Cette réflexion nouvelle doit donc également être abordée dans les documents stratégiques de planification à l'échelle de la grande agglomération toulousaine.



Une évolution rapide des pratiques

Depuis quelques années, les technologies de l'information et de communication connaissent un développement aussi soutenu que partagé. Elles intègrent petit à petit tous les secteurs économiques et toutes les sphères de la vie sociale. De nouveaux usages s'imposent au monde du travail (visibilité, diffusion et consultation de l'information en temps réel, partage d'applications, travail en mobilité et en réseau, contenus vidéos, co-working...) et s'intègrent en profondeur aux modes de vie (télé-santé, e-commerce, enseignement à distance, triple play, VOD haute définition, cloud computing...). Preuve de cet engouement pour les nouvelles technologies, le taux d'équipement des ménages était, à l'échelle nationale, de 5,5 écrans par foyer en 2011. Ce développement fulgurant vers toujours plus d'usages et de débit est loin d'être terminé. Il amène les acteurs publics à s'interroger sur le déploiement d'infrastructures numériques à Très Haut Débit (fibre optique notamment), capables de supporter les nouveaux usages et services qui en résultent et sur les conséquences induites en termes d'aménagement du territoire.

Un réseau ADSL performant progressivement remplacé par la fibre optique

Un état des lieux des couvertures et services numériques a été réalisé par le Conseil Général sur le territoire de la Haute-Garonne via le Schéma Départemental d'Aménagement du Numérique (SDAN), approuvé en janvier 2014.

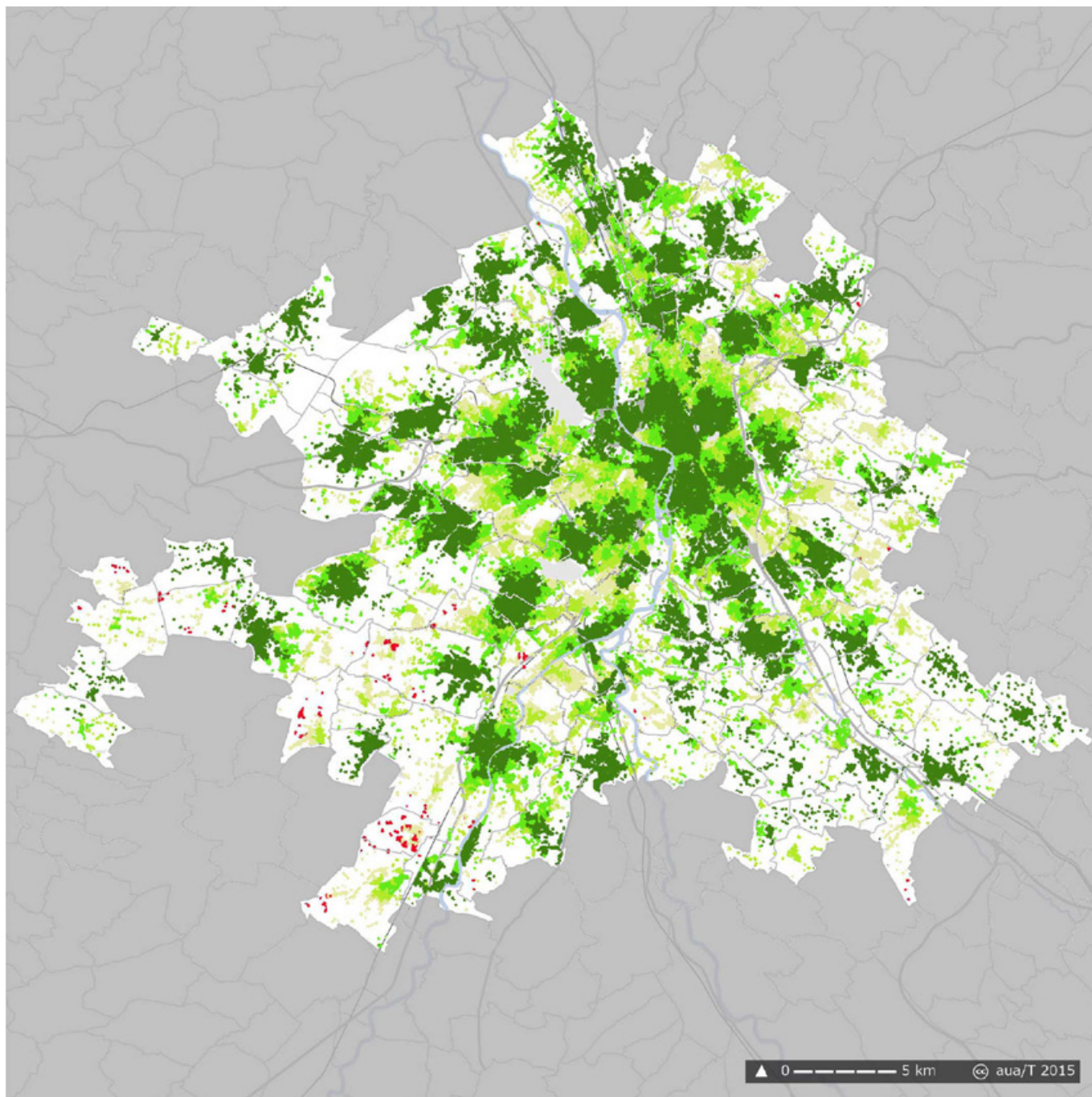
Fin 2012, avec l'ADSL, près de 80 % de la population départementale bénéficiait d'un accès Haut Débit de bonne qualité (> 4 Mbit/s). L'action du Conseil Général de la Haute-Garonne s'est traduite par le développement d'un réseau hertzien (Wimax, Wifi) pour réduire les zones blanches sur son territoire, avec un accès Haut Débit (2 Mbit/s minimum). Au final, plus de 25 000 foyers (soit 4 % des lignes), ne bénéficient toujours pas aujourd'hui d'un débit (considéré comme seuil) de 2 Mbit/s, tandis que 60 % des lignes peuvent prétendre à un service télévisuel haute définition, (soit 6 Mbit/s).

Aujourd'hui, la grande agglomération toulousaine bénéficie d'un raccordement efficace au réseau, notamment en fibre optique. Le déploiement de la fibre optique est engagé sur plusieurs secteurs, dont les communes de Toulouse, Colomiers et Blagnac. Concernant la desserte des entreprises par le THD, la métropole toulousaine ainsi que le Sicoval, à travers leurs réseaux IMT et CLEO, proposent déjà des offres performantes et compétitives via la fibre optique. Sur les autres territoires, les débits sont limités et les coûts d'infrastructures élevés.

Concernant les connexions en mobilité, seuls 7 % du département ne sont pas couverts en 3G. Le développement de la 4G, offrant des débits de 10 à 20 Mbit/s est en cours. Il est déjà en place sur la quasi intégralité de la Ville intense, le reste de la grande agglomération toulousaine étant en couverture 3G ou H+.

La couverture du territoire par les différents services ADSL

Source : CG31, Tactis



- Eligible à la TV HD
- Eligible à la TV SD
- Eligible à 2Mbit/s
- Eligible à 512 kbit/s
- Inéligible à l'ADSL

Les évolutions envisagées en matière de Haut Débit (HD) - Très Haut Débit (THD)

L'État a adopté en février 2013 le plan « France Très Haut Débit » dont l'objectif est la couverture de l'intégralité du pays en THD d'ici 2022. Il pose aussi un objectif à l'horizon 2017, celui de proposer le Haut Débit à l'ensemble des foyers, afin de réduire la fracture numérique.

Les besoins à venir se portent sur des connexions THD (> 30 Mbit/s), sécurisées et symétriques. Le déploiement d'un réseau de fibre optique (THD > 100 Mbits/s) répond à ces attentes, mais suppose une mise en place longue et coûteuse.

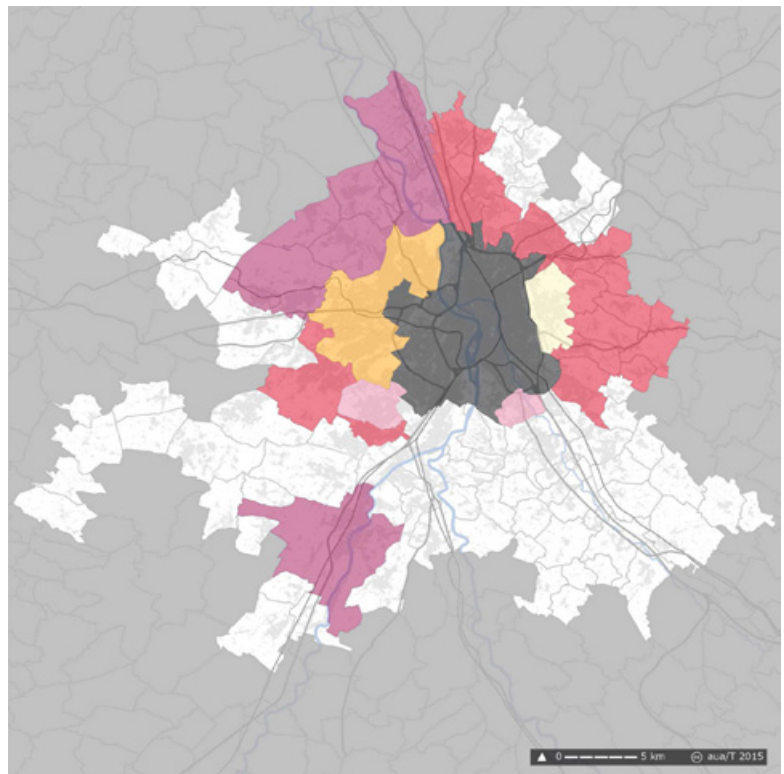
Suivant le scénario retenu par le SDAN, en Haute-Garonne, le raccordement au réseau de fibre optique se fera sur certaines communes par le biais de l'initiative privée (Orange et SFR).

L'initiative publique s'inscrit en complément de ce déploiement du réseau par les opérateurs privés, en accord avec les objectifs de la Stratégie de Cohérence Régionale d'Aménagement Numérique (SCoRAN). Elle envisage le déploiement d'un mix technologique (principalement via la fibre optique, mais également par une montée en débit des réseaux hertzien et téléphonique), afin de couvrir l'intégralité de la population et des entreprises départementales.

En 2019, 80 % des foyers devront avoir accès à la fibre optique, les 20 % restants bénéficiant d'un accès d'au moins 4 Mbit/s (via le Wimax, l'ADSL, le satellite). En 2024, 95 % des lignes devront être raccordées à la fibre et en 2025, la quasi-totalité du territoire départemental le sera, rendant le réseau cuivre obsolète. A l'échelle du SCoT, le raccordement de l'ensemble du territoire, vu son développement et sa densité en foyers et en entreprises, devrait donc intervenir rapidement.

Le déploiement de la fibre optique

Source : CG31, Tactis



Enjeux

L'essor des TIC, un enjeu prépondérant pour le développement des territoires

Les réseaux Haut et Très Haut Débit sont vecteurs de cohésion et d'attractivité pour le territoire. Leur développement doit notamment permettre de réduire la fracture numérique.

Une maîtrise publique pour un accès aux services THD facilité

Pour les particuliers comme pour les entreprises, l'offre numérique apparaît aujourd'hui essentielle. Dès lors, les investissements des collectivités doivent être valorisés au regard des densités de population et d'emploi sollicitant un accès aux services. Un principe de cohérence entre secteurs les mieux dotés en équipements numériques et projets urbains (en intensification ou en extension) doit prévaloir.

Glossaire

NOTA : Les notions propres à la grande agglomération toulousaine apparaissent en surligné

Aire urbaine

Une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constituée par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine), dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi, travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. L'aire urbaine de Toulouse est composée de 453 communes dont 73 sont situées dans le pôle urbain et 380 dans la couronne périurbaine. En 2011, l'aire urbaine accueillait 1 250 000 habitants.

Aire métropolitaine

Territoire autour de l'aire urbaine de Toulouse, qui englobe les douze aires urbaines les plus proches : Montauban, Albi, Castres, Mazamet, Castelnau-d'Audoubert, Carcassonne, Limoux, Pamiers, Foix, Saint-Girons, Saint-Gaudens, Auch.

Artificialisation des sols

Processus à l'issue duquel un espace est retiré de son état naturel, forestier ou agricole. Il résulte principalement de l'accroissement du phénomène d'étalement urbain et de la création d'infrastructures de communication.

Banlieue

Ensemble des communes de l'unité urbaine (continuité bâtie de l'habitat) qui ne sont pas villes-centres. Dans l'aire urbaine de Toulouse, la banlieue compte 72 communes.

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 Ménages-Déplacements a mis en évidence quatre grands bassins de mobilité. Ces bassins de mobilité ont été l'un des éléments forts de l'analyse, conduisant au constat d'une agglomération fonctionnant en « quadrants ».

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 de vastes territoires périurbains, et à limiter les déplacements vers le Cœur d'agglomération, y compris par le développement de services rares et rayonnants. La connexion à un réseau efficace et cadencé de transports en commun sera recherchée, et leur rôle 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.

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.

Charte de l'aire urbaine

Pour assurer la cohérence territoriale de l'aire urbaine toulousaine, une charte d'aménagement a été élaborée en 2005. Elle constitue un socle commun pour les quatre SCoT, en proposant de construire un projet de territoire, autour d'un modèle de développement et de quatre engagements principaux.

Le modèle de développement a pour objectifs de renforcer le pôle urbain, c'est-à-dire la zone dense de l'agglomération toulousaine, de favoriser la constitution de « pôles d'équilibre » et de renforcer les villes moyennes proches (Albi, Montauban, Castres, Pamiers...).

Pour cela, la charte s'articule autour de quatre engagements : assurer l'autonomie des territoires dans la complémentarité ; intégrer les habitants et garantir l'accès à la ville pour tous ; organiser les échanges dans l'aire urbaine et avec les autres territoires ; valoriser les espaces naturels et agricoles, gérer les ressources de manière économe, et prévenir les risques majeurs.

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 transports en commun (métro, TCSP). Il a pour vocation à accueillir une part significative de la croissance, avec des formes urbaines denses.

Consommation de l'espace

Quantification des espaces naturels, agricoles et forestiers qui ont été artificialisés entre un temps t et $t+1$. On mesure ainsi le passage de l'une à l'autre, des trois catégories suivantes :

- espace naturel et agricole, espaces forestiers, zones humides, surfaces en eau,

- espace urbanisé : zones bâties à prédominance d’habitat, grands équipements urbains, zones industrielles ou commerciales, infrastructures routières ou ferroviaires, infrastructures des zones aéroportuaires, et aéroports,
- espace artificialisé : extraction de matériaux, décharges, chantiers, espaces verts (parcs et jardins), équipements sportifs et de loisirs.

Continuités écologiques

Les continuités écologiques « vertes » et « bleues » s’appuient sur les cœurs de biodiversité, les éléments de nature ordinaire : forêts, bois, haies, alignements, ripisylves, bosquets, prairies... les espaces agricoles (où peuvent être instaurées des marges de retrait [bandes enherbées]), le réseau hydrographique, les zones humides et autres habitats associés, ainsi que les espaces verts urbains.

Couronne périurbaine

La couronne périurbaine recouvre l’ensemble des communes de l’aire urbaine, à l’exclusion de son pôle urbain. Dans l’aire urbaine de Toulouse, la couronne périurbaine compte 380 communes.

Couronne verte

La Couronne verte, issue de la Vision stratégique de l’InterSCoT de 2009, 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 de la Ville intense. S’inscrivant de fait sur des territoires de Développement mesuré incluant des îlots urbains existants ou à conforter, elle est le lieu où les vocations non urbaines sont essentielles à maintenir :

- pérenniser l’agriculture viable présente aux franges de l’agglomération,
- développer les 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 comme les forêts (extension, création),
- développer de nouveaux espaces de nature ouverts au public, proches de leur domicile.

Dialogue métropolitain

Forme originale de coopération, le Dialogue métropolitain est une association qui réunit les présidents et les maires des villes-centres de onze EPCI, situés dans un rayon d’une heure environ de l’agglomération toulousaine, sur les deux régions, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon.

Ce dialogue repose sur la volonté des EPCI membres de mener une réflexion commune et globale sur le

territoire métropolitain afin de mieux répondre aux nouveaux défis, inhérents à sa croissance démographique et à son attractivité.

Espaces artificialisés

On entend par espace artificialisé, toute surface retirée de son état naturel (friche, prairie naturelle, zone humide...), forestier ou agricole, qu’elle soit bâtie ou non, et qu’elle soit imperméabilisée (exemple : parking) ou non (exemple : jardin de maison pavillonnaire). Les surfaces artificialisées incluent donc également les espaces artificialisés non bâtis (espaces verts urbains, équipements sportifs et de loisirs...).

Espaces urbanisés

Les espaces urbanisés sont une composante des espaces artificialisés et se distinguent par leur caractère bâti. Ils regroupent des constructions à caractère permanent, destinées à abriter, loger ou placer des personnes, des animaux, du matériel, des marchandises (habitations, activités industrielles et manufacturières, activités d’entreposage et de transport, services, commerces...).

Grand bassin toulousain

Le Grand bassin toulousain regroupe les territoires limitrophes à l’InterSCoT, et engagés dans une réflexion préalable à l’élaboration d’un SCoT, ou disposant déjà d’un SCoT. Ce sont dix-neuf territoires au sein de l’aire métropolitaine qui échangent sur les enjeux de planification et d’aménagement du territoire. L’ensemble des travaux sont menés au sein de la commission Grand bassin toulousain.

Grandes surfaces

Commerce de détail de plus de 300 m² de surface de vente, au sens de l’article R.752-3 du Code du commerce.

InterSCoT

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 : le Syndicat Mixte d’Etudes de l’Agglomération Toulousaine (SMEAT), le Syndicat Mixte d’Etudes du Sud Toulousain, le Syndicat Mixte d’Etudes de Lauragais, le Syndicat Mixte d’Etudes du Nord Toulousain.

Métropolisation

La métropolisation est un processus qui affecte la ville dans ses formes et dans ses fonctions. La métropolisation désigne le mouvement de concentration de populations, d’activités, de valeur dans des

ensembles urbains de grande taille. Il peut se faire au détriment de villes de niveau hiérarchique inférieur, et l'on assiste bien souvent au renforcement des niveaux supérieurs du système urbain. Le processus métropolitain s'appuie sur une mise en réseau des principales agglomérations, dans laquelle les échanges structurants tendent à l'emporter sur les relations de proximité.

Offre métropolitaine

L'offre métropolitaine renvoie à la répartition des équipements et des services dont le rayonnement s'effectue à l'échelle de l'aire métropolitaine : équipements sportifs (stades), de loisirs, culturels (musées, cinémas, salles de spectacles et de concerts...), de santé (CHU), d'enseignement (universités, établissements d'enseignement secondaire...), aéroports internationaux, gares TGV...

Phénomène de métropolisation

La métropolisation est un processus de concentration de populations, d'activités, et de valeurs dans des ensembles urbains de grande taille. Lié à la globalisation de l'économie, à la généralisation des échanges de toute nature et à la transformation des modes de vie, ce processus socio-économique affecte la ville, à la fois dans ses formes et dans ses fonctions, à l'échelle régionale, nationale et mondiale. Progressivement, il « donne naissance à un nouveau mode d'occupation et d'appropriation collective du territoire, et à la formation d'aires urbaines de plus en plus peuplées, mais aussi de plus en plus distendues, discontinues, hétérogènes et multipolaires »*.

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 transports collectifs.

Pôles secondaires

Les centres urbains sont complétés par des pôles secondaires, communes situées le long des axes forts de transports 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.

Pôle urbain

Unité urbaine offrant au moins 5 000 emplois, et qui n'est pas située dans la couronne périurbaine d'un autre pôle urbain. Dans l'aire urbaine de Toulouse, le pôle urbain compte soixante-treize communes.

Portes métropolitaines

À 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 (transports en commun, réseau ferré, voirie, modes doux).

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 forte sur le Cœur d'agglomération. Ils constituent de nouvelles échelles auxquelles devront être appréhendées les politiques publiques (Plan des Déplacements Urbains, urbanisme commercial...).

Surface de vente

Surface ouverte au public, à l'exclusion de surfaces de stockage et des services propres aux magasins.

Surface Commerciale (SC)

La Surface Commerciale (SC) comprend la surface de vente, les surfaces de stockage et les locaux propres aux magasins (surface de plancher), et la surface de vente extérieure.

Territoire à Développement mesuré

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. 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 la 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...

* Lévy Jacques et Lussault Michel, Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, Belin, 2003, p.615

Urbanisation

L'urbanisation est une notion différente de celle d'artificialisation. Elle se définit comme un processus démographique de concentration de la population dans les villes, et d'extension de l'espace bâti. En d'autres termes, c'est une transformation d'un lieu, en lui donnant les caractères de la ville.

Ville-centre

Sont villes-centres d'une unité urbaine, les communes qui comptent au moins la moitié de la population de la commune la plus peuplée. Toulouse est ainsi seule ville-centre de l'unité urbaine toulousaine.

Ville intense

La Ville intense inclut le Cœur d'agglomération et s'étend au-delà, le long des axes forts de transports 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.

Vision stratégique

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).

Elle repose sur 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 habitant-emploi 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.

Acronymes

NOTA : Les notions propres à la grande agglomération toulousaine apparaissent en surligné

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

AEU : Approche Environnementale de l'Urbanisme

AFNT : Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse

ALUR (loi) : La « loi du 24 mars 2014 pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové » aussi dite Loi Duflot 2

AOT : Autorités Organisatrices des Transports

ARPE : Agence Régionale du Développement Durable en Midi-Pyrénées

BASIAS : Inventaire historique de Sites Industriels et Activités de Service

BASOL : Base de données des sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif

BRGM : Bureau de Recherches Géologiques et Minières

CACI : Conférence d'Aménagement Commercial de l'InterSCoT

CDAC : Commission Départementale d'Aménagement Commercial

CDCEA : Commission Départementale de Consommation des Espaces Agricoles

CDPENAF : Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers

CNAC : Commission Nationale d'Aménagement Commercial

CPDP : Comité Professionnel Du Pétrole

CPER : Contrat de Plan État Région

CRPF : Centre Régional de la Propriété Forestière

DAC : Document d'Aménagement Commercial

DDRM : Dossier Départemental sur les Risques Majeurs

DICRIM : Document d'Information Communal sur les Risques Majeurs

DMA : Déchets Ménagers et Assimilés

DOG : Document d'Orientations Générales (ancien DOO)

DOO : Document d'Orientation et d'Objectifs

DPE : Diagnostic de Performance Énergétique

EIE : État Initial de l'Environnement

ENE (loi) : Engagement National pour l'Environnement, porté dans la loi dite Grenelle II.

ENR : Énergie Renouvelable

EP : Établissement Public

EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale

EPFL : Établissement Public Foncier Local

GEMAPI : GEStion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations

GES : Gaz à Effet de Serre

GIEC : Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat

HQE® : Haute Qualité Environnementale

ICPE : Installations Classées Pour l'Environnement

ICU : Îlot de Chaleur Urbain

MAPTAM : Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles

MEDDE : Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie

OMR : Ordures Ménagères Résiduelles

ONPE : Observatoire National de la Précarité Énergétique

ONF : Office National de la Forêt

ORAMIP : Observatoire Régional de l'Air en Midi-Pyrénées

OREMIP : Observatoire Régional de l'Énergie en Midi-Pyrénées

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

PCET : Plan Climat Énergie Territorial

PCS : Plan Communal de Sauvegarde

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PGRI : Plan de Gestion des Risques d'Inondation

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PMD : Plan local de Marchandises Dangereuses

POPE (loi) : loi de Programmation et Orientation de la Politique Énergétique

PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère

PPI : Plan Particulier d'Intervention

PPRI : Plan de Prévention des Risques Inondation

PPRN : Plan de Prévention des Risques Naturels

PPRS : Plan de Prévention des Risques Sécheresses

PPRT : Plan de Prévention des Risques Technologiques

PRELUDE : Programme régional de lutte contre l'effet de serre et pour le développement durable

PRQA : Plan Régional de la Qualité de l'Air

PRSE : Plan Régional Santé Environnement

PSS : Plans de Secours Spécialisés

Acronymes

- RNU** : Règlement National d'Urbanisme
- RTE** : Réseau de Transport d'Électricité
- S3REnR** : Schéma Régional de Raccordement au Réseau des Énergies Renouvelables
- SAGE** : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
- SAU** : Surface Agricole Utile
- SCoT** : Schéma de Cohérence Territoriale
- SDAGE** : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
- SGAT** : SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine
- SLGRI** : Stratégies Locales de Gestion des Risques d'Inondation
- SMEAG** : Syndicat Mixte d'Étude et d'Aménagement de la Garonne
- SPPI** : Secrétariat Permanent pour la Prévention des Problèmes Industriels
- SRCAE** : Schéma Régional Climat Air Énergie
- SRCAE** : Schéma Régional Climat-Air-Énergie
- SRCE** : Schéma Régional de Cohérence Écologique
- SRU** : La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouveau Urbains, couramment appelée loi SRU
- TC** : Transports en Commun
- TCSP** : Transport en Commun en Site Propre
- TMD** : Transport de Matières Dangereuses
- TER** : Transport Express Régional
- TESO** : Toulouse EuroSudOuest
- TIC** : Technologies de l'Information et des Communications
- TRI** : Territoire à Risque Important d'Inondation
- TVB** : Trame Verte et Bleue
- VCSM** : Voie du Canal de Saint-Martory
- ZAC** : Zone d'Aménagement Concerté
- ZACom** : Zone d'Aménagement Commercial
- ZPS** : Zone de Protection Spéciale
- ZSC** : Zone Spéciale de Conservation

