

6

scot grande agglomération toulousaine
schéma de cohérence territoriale

CONSTRUIRE ENSEMBLE NOTRE TERRITOIRE

Projet d'aménagement et de développement durable



1^{ère} révision approuvée le 27 Avril 2017



smeat
www.scot-toulouse.org

Sommaire

Préambule	2
Chiffres-clés	4
La grande agglomération toulousaine	5
Les défis à relever dans une métropole attractive	7
Un territoire très sollicité qui doit maîtriser son avenir	8
Une vision stratégique négociée pour un projet global	9
Une responsabilité pour la Grande agglomération toulousaine	14
Assurer le rayonnement de la métropole toulousaine dans la compétitivité européenne	15
Faire différence	15
Atteindre les standards internationaux	16
Des objectifs stratégiques pour les politiques publiques	17
Accueillir les habitants, répondre à leurs besoins en logements, construire des territoires à vivre	17
Accueillir, conforter l'activité économique et l'emploi	25
Renforcer l'accessibilité, organiser les échanges	28
Valoriser le patrimoine, économiser les ressources, garantir la santé publique	30
Le parti d'aménagement : des concepts à une vision territoriale stratégique	35
Maîtriser l'urbanisation, faire fructifier le capital naturel et agricole, bien commun du territoire	36
« Polariser » : promouvoir un modèle urbain polycentrique et hiérarchisé	40
Traduire spatialement le modèle de développement économique	46
« Relier » : une organisation en bassins de vie arrimés à un cœur d'agglomération maillé	50
Articulation avec les territoires limitrophes	55

Préambule

Le SCoT de la Grande agglomération toulousaine relève d'un exercice de planification urbaine. S'il s'appuie sur des éléments de prospective (vieillessement des populations, enjeux climatiques, énergétiques et environnementaux, modes de vie, mondialisation de l'économie...), il s'inscrit nécessairement en réponse à des projections estimées en matière d'accueil de population et d'emplois à l'horizon 2030. Ces projections, qui ne sont ni des prédictions ni des objectifs à atteindre, résultent d'une part de l'analyse du contexte toulousain sur les années précédentes et d'autre part, d'objectifs politiques affichés en matière d'aménagement du territoire (Charte InterSCoT). Elles constituent ainsi un cadre négocié d'accueil maximum auquel il convient de se préparer.

Si la Grande agglomération toulousaine est en mesure de répondre à une sollicitation importante en matière de logement, d'emploi, de desserte et de ressources naturelles, elle sera d'autant plus à même de répondre à une mobilisation moindre dans l'hypothèse d'un ralentissement du développement.

AVERTISSEMENT

Les cartes stratégiques figurant dans le présent document constituent des représentations schématiques des concepts développés et illustrent les orientations générales décrites dans le document. Elles n'ont donc pas de valeur prescriptive.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) constitue une étape clé dans le processus de révision du Schéma de Cohérence Territoriale de la Grande agglomération toulousaine. Tirant les conséquences largement débattues du Diagnostic et de l'État Initial de l'Environnement, il présente en effet les grands choix stratégiques du SMEAT pour son projet de territoire.

Le projet s'inscrit en pleine cohérence avec la Vision Stratégique définie en 2010 à l'échelle de l'InterSCoT de l'aire urbaine toulousaine. Il en reprend les principales orientations, qu'il précise et adapte au contexte propre de la Grande agglomération toulousaine.

Il traduit une démarche de développement durable pour une agglomération plus mixte, plus économe en ressources (naturelles, énergétiques, et foncières), soucieuse de la protection et de la mise en valeur de ses espaces naturels et de ses paysages et capable d'accueillir dans de bonnes conditions ses nouveaux habitants, en leur proposant une diversité d'activités et de logements, d'équipements et services, et une accessibilité en transports en commun performante.

Ce projet s'inscrit dans un contexte de développement soutenu de l'aire urbaine de Toulouse depuis les années 80, tant d'un point de vue démographique que de l'emploi, qui a engendré une « crise de croissance » difficilement maîtrisable et dont les signes sont désormais connus :

- étalement urbain et dispersion de l'habitat, des équipements et des services,
- concentration du développement économique,
- dégradation du lien social,

- accroissement de l'usage de la voiture dans les déplacements,
- fragilisation des espaces naturels et agricoles.

Des orientations stratégiques aux options d'aménagement

L'élaboration du PADD, en cohérence avec la Vision Stratégique InterSCoT vise à décliner les grandes orientations sur la Grande agglomération toulousaine. Cette Vision Stratégique a en effet permis de définir quels étaient les principes fondamentaux à retenir dans chacun des quatre SCoT :

- la polarisation du développement et la construction de bassins de vie dotés en emplois, logements, équipements et services, indispensables à l'accueil des populations,
- le rééquilibrage habitant-emploi des territoires au bénéfice d'un nouveau modèle de développement économique fondé sur le desserrement des activités,
- l'acceptation d'une limite franche urbain-rural (« couronne verte ») eu égard à une nécessaire gestion économe des ressources (foncier, agricole, équipements liés au développement urbain),
- un système de déplacement multimodal au service d'un développement urbain maîtrisé.

Ce socle commun doit faire l'objet d'une transcription spécifique à l'échelle du SMEAT afin de déterminer la manière dont il serait traduit dans le SCoT. Le PADD permet donc de définir les grandes options d'aménagement propres au territoire central de l'InterSCoT.

Chiffres-clés

Dernières données disponibles :

SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine

1 200 km²
114 communes
964 000 habitants
500 000 emplois
+ 5 200 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)

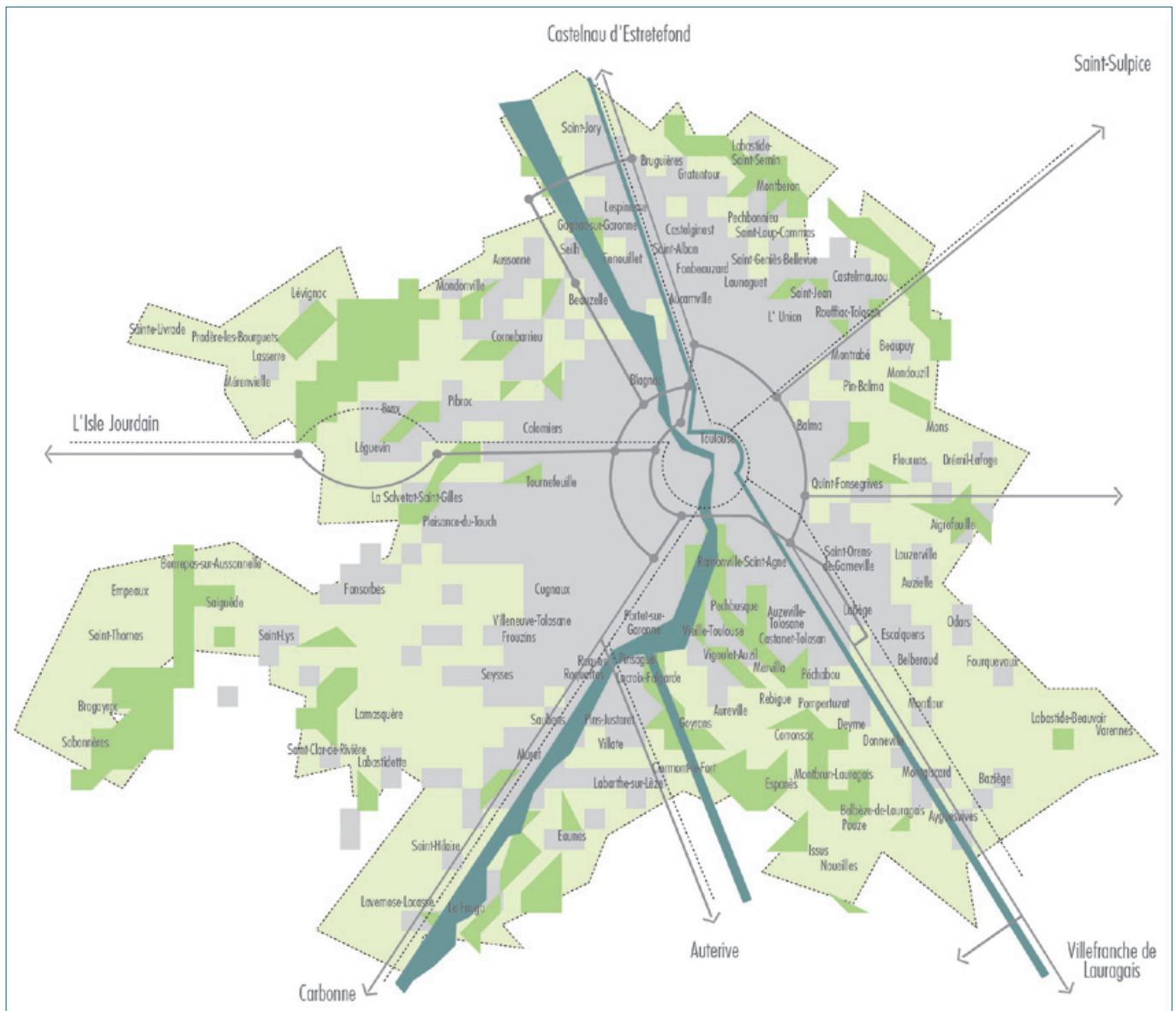
5 400 km²
453 communes
1 250 000 habitants
568 000 emplois
+ 5 700 emplois salariés privés par an depuis cinq ans
+ 13 300 logements autorisés par an depuis cinq ans
+ 257 000 m² de grandes surfaces autorisées en cinq ans
323 000 hectares de SAU

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

La grande agglomération toulousaine



Les défis à relever dans une métropole attractive

Un projet à établir... et à mettre en œuvre

En se projetant à vingt ans (2008-2030), le but du SMEAT est de construire un projet collectif qui intègre les grands objectifs du développement durable renforcés désormais par les recommandations du Grenelle de l'Environnement.

Le présent Projet d'Aménagement affirme ainsi clairement la volonté du SMEAT en matière d'aménagement durable de la Grande agglomération toulousaine. Sur ces bases, le Document d'Orientations Générales (DOG), seul opposable aux tiers, précisera la mise en œuvre du projet et sa traduction dans les divers documents de planification et de programmation (PLU, PDU, PLH...).

La mise en œuvre du SCoT engage l'avenir du territoire et implique la responsabilité de tous les acteurs devant les générations futures. Elle impose ainsi une réussite collective dans la démarche de projet de la part des collectivités territoriales, de l'État, des professionnels de l'urbanisme et de l'enseignement, des acteurs privés et des habitants.

Le SCoT constitue dès lors un cadre commun et opérationnel pour les différentes politiques publiques de l'État et des collectivités publiques et appelle la construction dans la durée d'une gouvernance territoriale susceptible de suivre et de piloter le développement de l'agglomération, et d'évaluer et d'adapter si nécessaire les orientations prescrites.

Un territoire très sollicité, qui doit maîtriser son avenir

L'aire urbaine toulousaine s'inscrit dans différents espaces : régional, européen, voire mondial. Les effets de la mondialisation font apparaître des enjeux nouveaux et de fortes interdépendances. L'avenir de l'aire urbaine se situe dans ce cadre, entre forte attractivité générée par son potentiel économique et de formation, et retournements cycliques de conjoncture sur les marchés mondiaux.

Par ailleurs, les atouts spécifiques (cadre de vie, capacité d'innovation et de recherche, développement culturel...) qui font sa renommée, peuvent être remis en cause par des dysfonctionnements urbains cumulatifs.

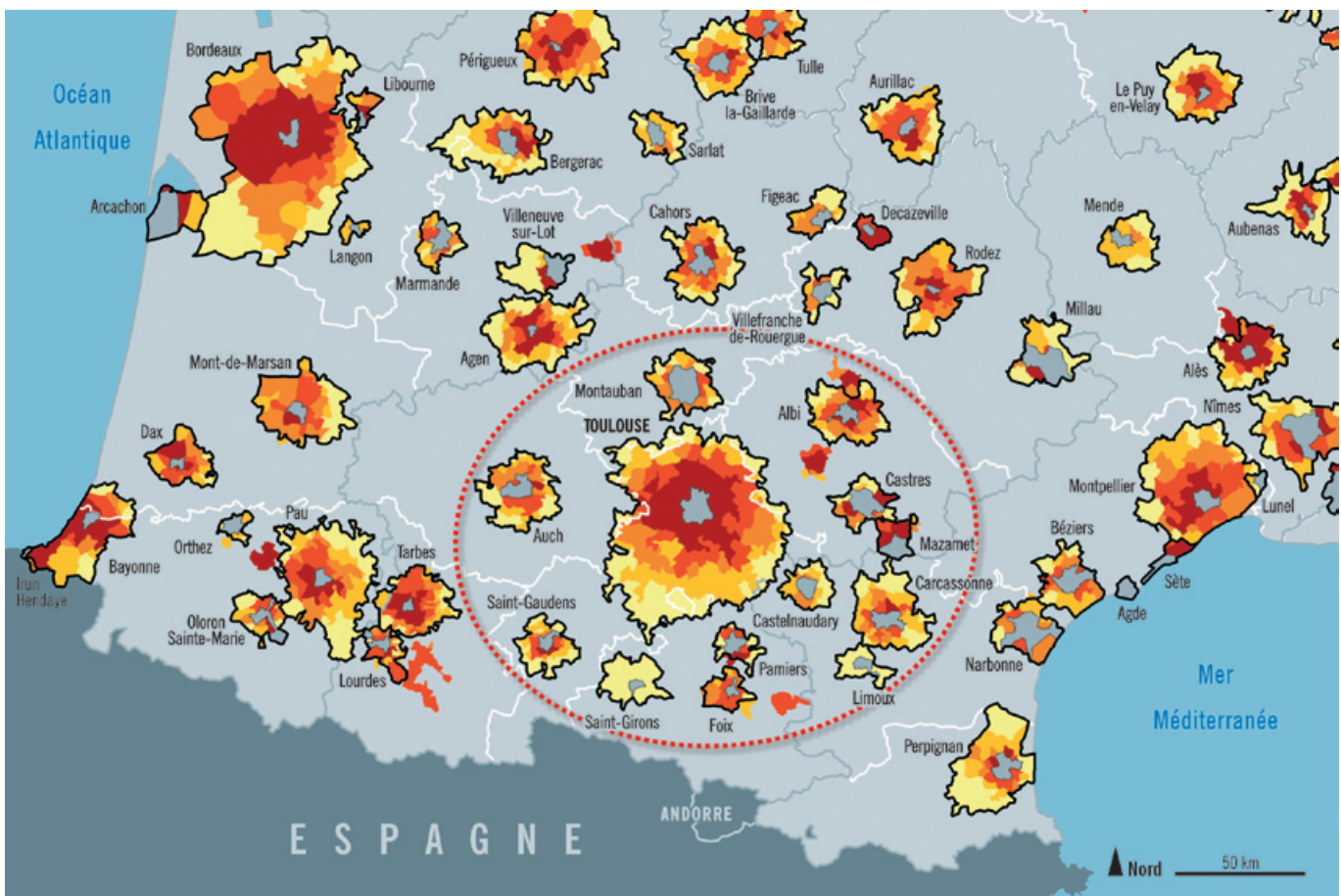
Ainsi, pour être pérennes, son rayonnement et son pouvoir d'attraction appellent aujourd'hui la mise en œuvre d'un projet qui associe tous les territoires.

La complémentarité de développement à l'échelle de l'aire urbaine et la coopération avec les villes moyennes proches, constituent donc deux axes essentiels de réussite de ce projet.

En ce sens, à l'échelle métropolitaine, l'Inter-SCoT s'affirme comme un acteur de cohérence des différents exercices de planification (SCoT), complémentaire aux coopérations entre agglomérations, portées par l'association du Dialogue métropolitain de Toulouse.

Une complémentarité à assurer à l'échelle de l'espace métropolitain

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



Évolution des aires urbaines entre 1968 et 1999



Une vision stratégique négociée pour un projet global

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable prolonge les grandes orientations définies dans la « Charte InterSCoT, Pour une cohérence territoriale de l'aire urbaine de Toulouse » adoptée en 2005 et qui propose « Un pôle urbain renforcé, associé à une organisation en réseau de bassins de vie quotidienne périphériques et des villes moyennes proches ».

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

Dès 2007, une démarche concertée a permis de confronter les points de vue entre l'InterSCoT et les différents projets de territoires (pré-PADD). Le recueil des avis des membres associés et invités permanents a également nourri la réflexion.

La Vision Stratégique InterSCoT résulte de ce processus itératif et constitue un véritable cahier des charges de l'aménagement de l'aire urbaine porté collectivement par les membres de l'InterSCoT. Il appartient ensuite à chaque territoire de définir son projet.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable de la Grande agglomération toulousaine se définit donc dans ce cadre concerté.

Trois défis à relever

Le défi du rayonnement et de la compétitivité

L'attractivité et la compétitivité du territoire sont fortement liées aux secteurs phares de l'économie locale et à ses pôles de compétitivité. Le défi majeur réside dans la capacité à diversifier les compétences et les secteurs d'activité et à affirmer un territoire innovant et créatif tout en valorisant le cadre de vie, la culture... vecteurs d'identité, de solidarité et de cohésion. De fait, l'espace métropolitain dans son ensemble constitue aujourd'hui la bonne échelle d'appréhension des questions économiques et de rayonnement à l'international.

Le renforcement du rôle de l'aire métropolitaine et de ses villes principales, en matière de ressources, de capacités productives et d'innovation, la mise en réseau d'une offre économique et de services de premier plan (pôles économiques majeurs, universités, pôles de compétitivité..., grands équipements culturels, centres de congrès, parc des expositions) sont autant de facteurs favorables au rayonnement international.

Le défi de la cohésion sociale

L'aire urbaine de Toulouse, c'est d'abord une grande diversité de populations, mais c'est aussi une indi-

vidualisation des rythmes de vie et une explosion des mobilités. Dès lors, dans un contexte de forte attractivité et d'étalement urbain, pour répondre aux besoins en emplois, en logement, en déplacements, en services et équipements, le défi pour le territoire réside dans sa capacité à définir des futurs communs, à valoriser une identité et à organiser des solidarités.

C'est aussi, dans un contexte de spécialisation des territoires et de destruction des liens sociaux, le défi de la cohésion sociale et de la résorption des phénomènes d'exclusion qu'il faut relever. Les notions de mixité sociale, d'urbanisme de proximité, de bassins de vie quotidienne, de niveaux de service des territoires, mais également d'accès à la ville pour tous (aux équipements et services de proximité et de centralité), sont au centre de ces problématiques. Dans cette perspective, il sera nécessaire de résorber trois disparités territoriales :

- sur le plan économique, en intervenant sur le rééquilibrage emploi / habitant,
- en matière de logement, par une diversification de l'offre accessible, notamment dans le cœur d'agglomération,
- en termes de desserte par une offre adaptée à tous les territoires.

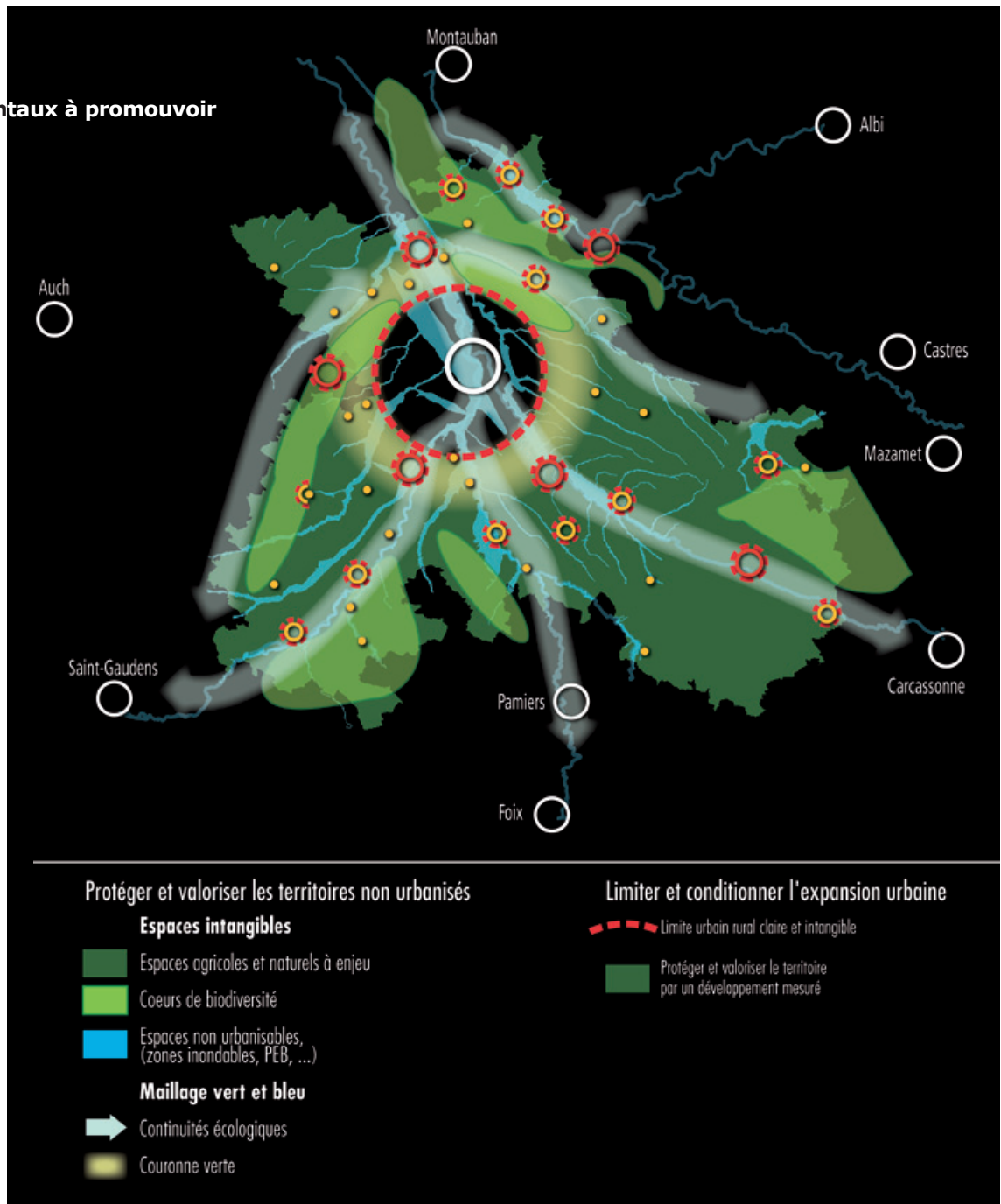
Le défi de la ville maîtrisée

Aménagement du territoire, formes urbaines économes et gestion des déplacements sont au cœur de la problématique du changement climatique et des recommandations du Grenelle de l'Environnement.

Revenir à une ville compacte et économe, maillée de centres urbains clairement identifiés et renforcés dans leurs fonctions constitue un principe de « bonne conduite », seul capable de rendre efficaces des mesures d'anticipation et d'adaptation aux changements climatiques à venir. L'objectif de gestion économe des ressources, la volonté de définir dans ce cadre une limite claire entre l'urbain et les espaces naturels et ruraux constituent, avec la nécessaire polarisation du développement, trois axes fondamentaux de réflexion pour relever le défi de la ville maîtrisée.

Répondre à ce défi doit conduire à mettre en œuvre une politique volontariste, notamment en matière de formes urbaines pour limiter la consommation foncière, et à identifier les ressources à préserver et à valoriser, notamment sur le plan énergétique en tirant parti des potentiels présents (agriculture, climat, réseau hydraulique...).

Quatre fondamentaux à promouvoir



Source : Vision stratégique de l'InterSCoT, auat, 2010.

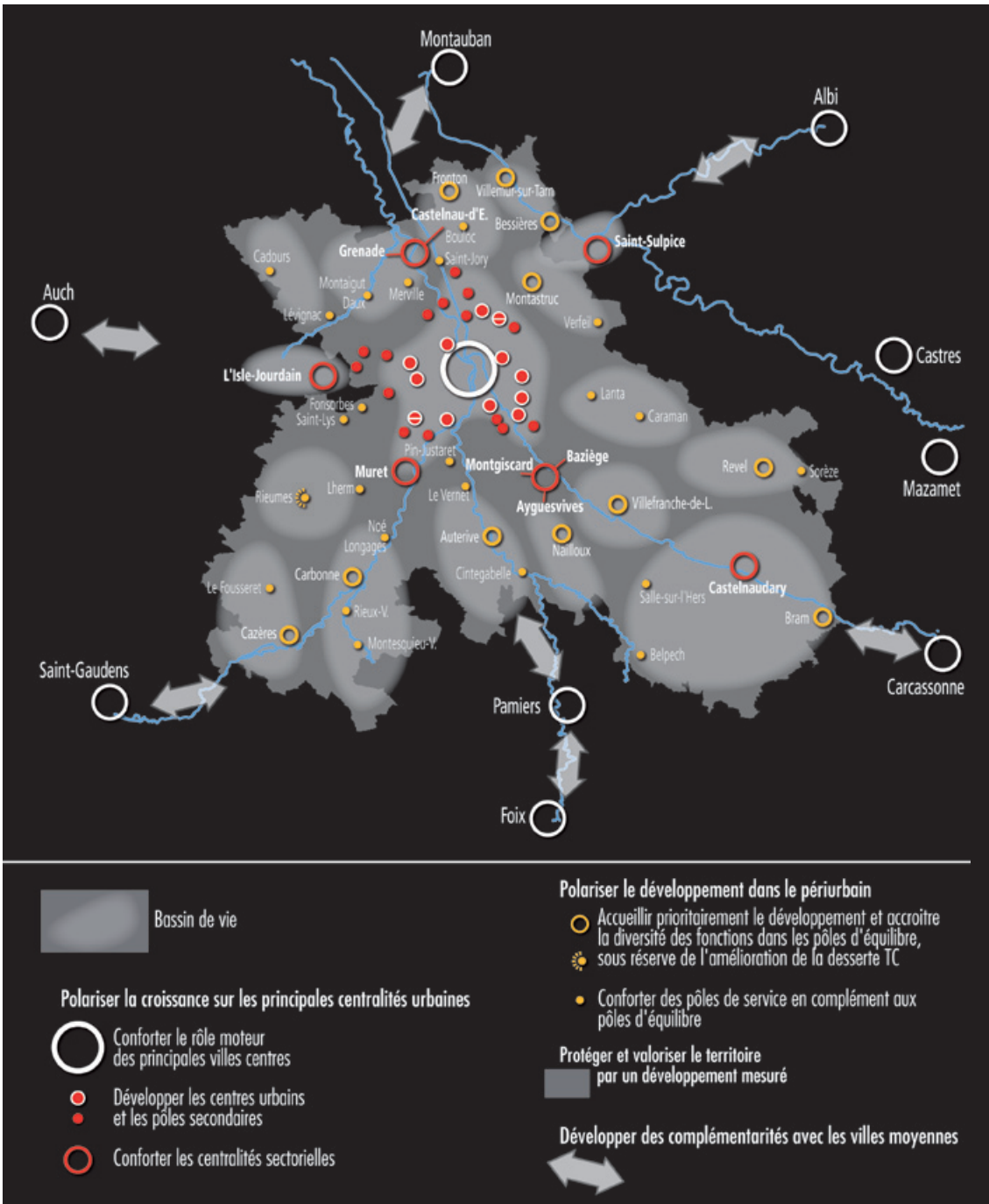
Maîtriser le développement urbain par la valorisation du capital naturel et agricole

La Vision Stratégique de l'InterSCoT rappelle la nécessité « d'inverser le regard » sur ces territoires et de repenser le développement à la lumière du patrimoine naturel et du potentiel qu'il représente.

- La valorisation du capital naturel et agricole du territoire implique de :
- gérer de façon plus économe l'espace,
 - inverser l'approche habituelle en matière d'aménagement du territoire, en intégrant les espaces naturels et agricoles pérennes parmi les fondamentaux du modèle de développement,
 - définir des limites franches et lisibles entre territoires naturels et urbains.

Quels enjeux pour la Grande agglomération toulousaine ?

Compte tenu de la pression foncière exercée sur ses espaces, la Grande agglomération toulousaine porte une responsabilité importante dans cet engagement pour une meilleure maîtrise de son urbanisation et pour la valorisation de ses territoires naturels (grands paysages, plaines agricoles, massifs forestiers...). Il s'agit bien de positionner ces éléments non comme un patrimoine figé, à protéger, mais en tant que facteur de développement : potentiel économique (filière agri-agronomique, filière éco-environnemental...), fonction socioculturelle (espace de loisir, filière touristique...) en même temps que ressource majeure en terme de développement durable (biodiversité, foncier, paysages...).



Source : Vision stratégique de l'InterSCoT, auat, 2010.

Promouvoir un « modèle urbain polycentrique et hiérarchisé »
 La polarisation de la croissance démographique sur les principaux pôles urbains du territoire poursuit un double objectif :

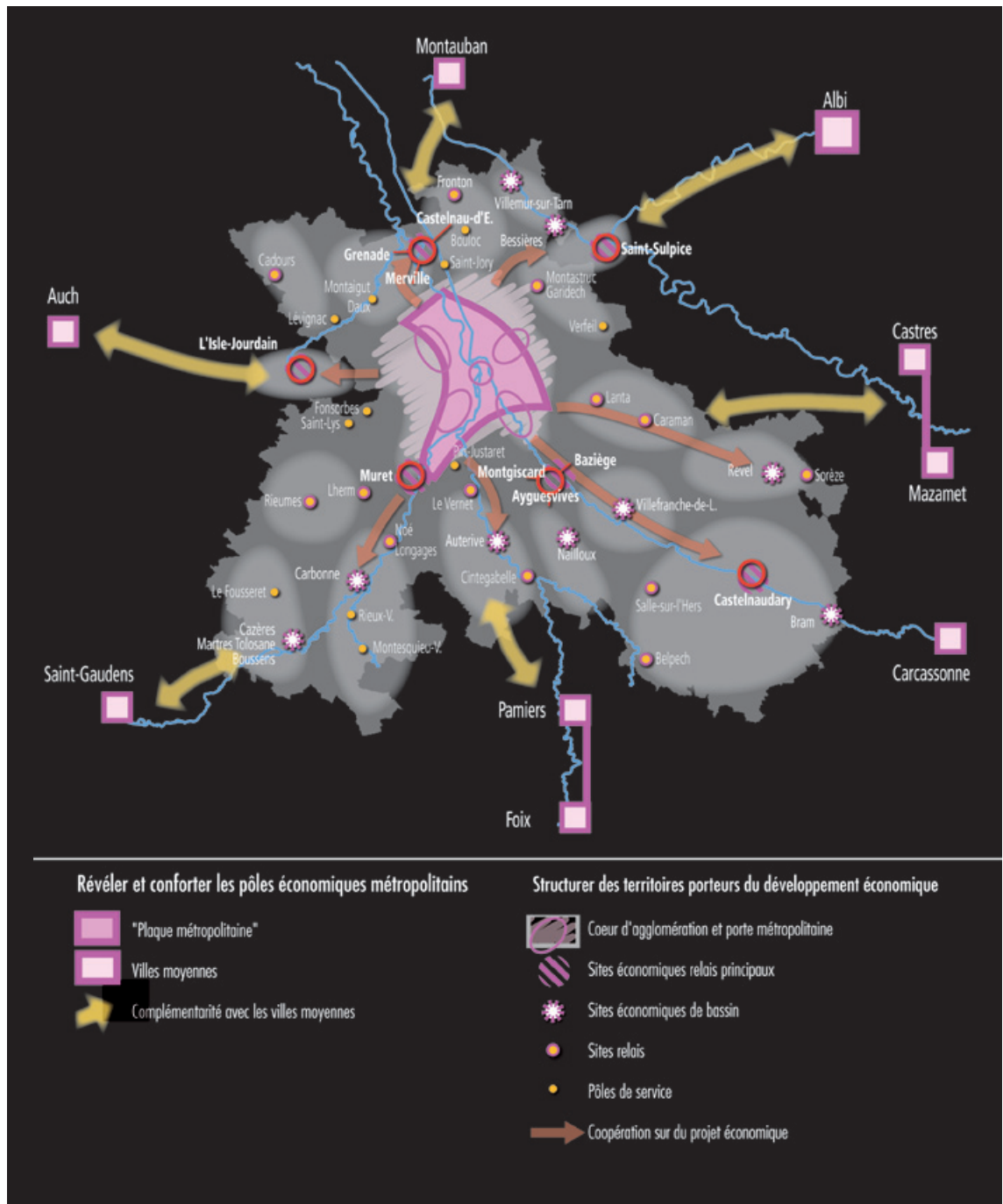
- proposer une organisation harmonieuse et cohérente du territoire, en favorisant prioritairement le développement des territoires urbains déjà structurés en matière de diversité et de mixité urbaine,
- participer pleinement à la gestion économe de l'espace en limitant l'étalement urbain.

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

- le cœur d'agglomération s'organise autour de la ville-centre et des communes de première couronne aux fonctions urbaines les plus développées,
- les centralités sectorielles, à la charnière entre le cœur d'agglomération et l'espace périurbain, et entre l'InterSCoT et les espaces voisins, structurent des bassins de vie,
- les pôles d'équilibre et les pôles de services structurent les bassins de vie de la grande couronne périurbaine.

Quels enjeux pour la Grande agglomération toulousaine ?

La Grande agglomération toulousaine, par la croissance qu'elle a connue et l'étalement urbain ainsi généré, porte une responsabilité forte dans ce double objectif de mixité fonctionnelle et de maîtrise de la consommation foncière. Elle devra organiser son développement autour de pôles urbains denses, bien desservis, et garantir une maîtrise publique du développement dans les nouveaux territoires d'extension. Au-delà, et au contact des autres SCoT, seul un développement maîtrisé peut assurer une viabilité des espaces agricoles, une pérennité des sites naturels et une hiérarchisation de l'offre en équipements et services.



Source : Vision stratégique de l'InterSCoT, auat, 2010.

Accompagner le desserrement des activités à la faveur d'un nouveau modèle de développement économique

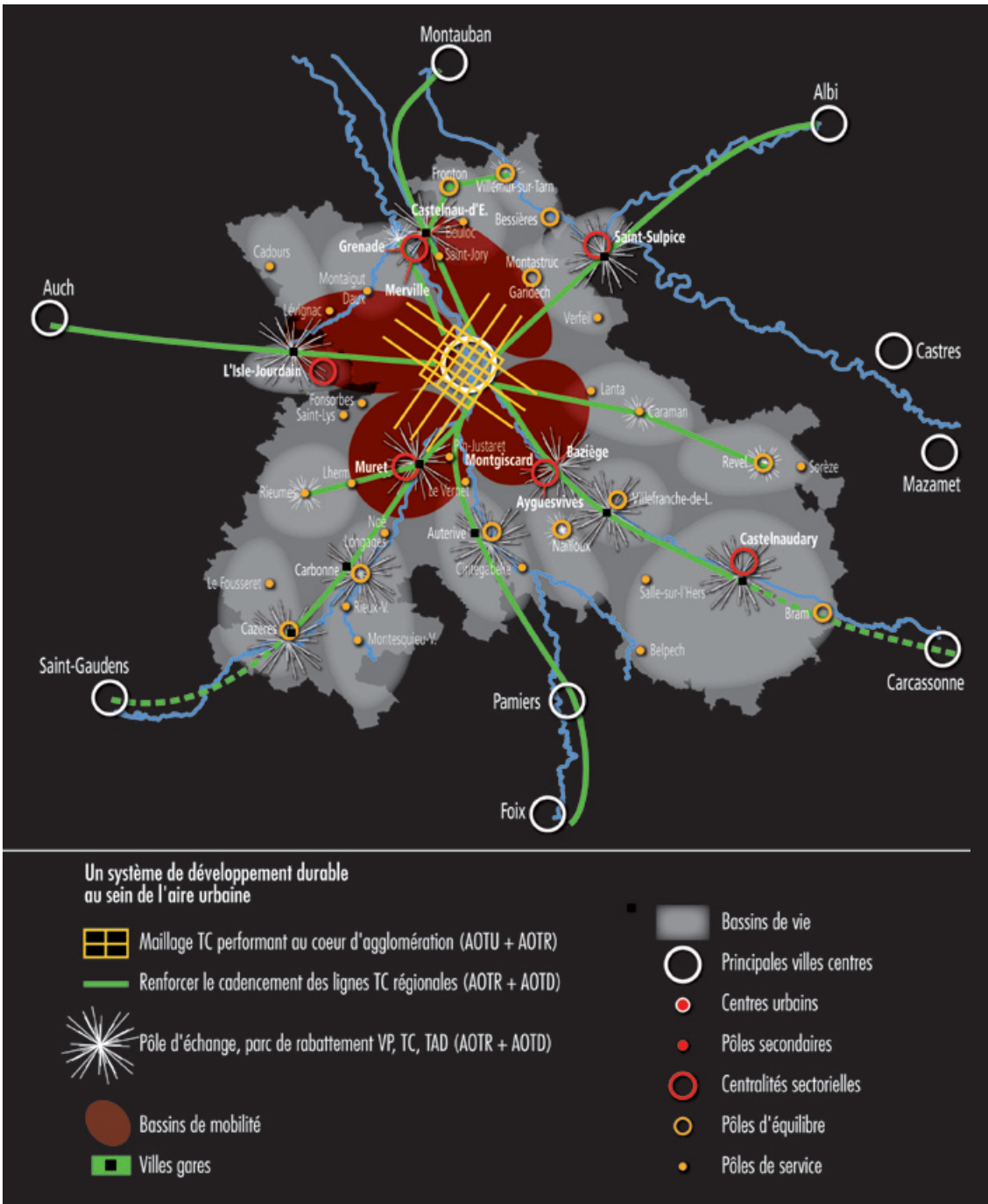
La Vision Stratégique définit à l'échelle de l'InterSCoT un nouveau modèle de développement économique qui s'articule ainsi :

- un cœur d'agglomération porteur des grandes fonctions métropolitaines à conforter et à rendre accessible, avec un appui sur les centralités sectorielles,
- dans le périurbain, concentrer les efforts sur quelques grands sites économiques de bassin (enjeu de desserrement des entreprises et d'équilibre habitants/emploi), ainsi que sur les futurs pôles d'équilibre et de services (en réponse aux besoins de proximité des populations locales),
- des complémentarités à construire avec les villes moyennes proches afin de consolider l'offre métropolitaine.

Quels enjeux pour la Grande agglomération toulousaine ?

A l'échelle des quatre SCoT, le territoire de la Grande agglomération toulousaine est donc bien défini comme porteur du rayonnement économique métropolitain, mais également comme celui dont le projet doit identifier les capacités de desserrement économique et les synergies à mettre en place avec les pôles d'équilibre périurbains et les principaux sites économiques de bassin.

En outre, l'effort majeur à consentir en matière d'accueil démographique, associé au maintien de l'équilibre habitat / emploi à son niveau actuel, nécessite pour le SCoT de la Grande agglomération toulousaine d'être aussi pourvoyeur d'emplois.



Source : Vision stratégique de l'InterSCoT, auat, 2010.

Organiser les déplacements au sein de bassins de vie en lien avec un cœur d'agglomération maillé

Les orientations de la Vision Stratégique en matière de mobilité et de transport se déclinent différemment en fonction de la densité urbaine des territoires :

- sur la Ville intense, il s'agit de conforter et de renforcer mixité et densité urbaines en cohérence avec un réseau de transports en commun maillé,
- au-delà, un réseau de transports urbains constituera la charpente de quatre grands bassins de mobilité,
- sur les espaces périurbains, il s'agit d'accompagner la polarisation de l'urbanisation (pôles d'équilibre et pôles de services) grâce à une organisation des transports collectifs dans chaque bassin de vie structurés autour des villes-gares,

- l'étoile ferroviaire associée à un réseau interurbain performant devra garantir un grand maillage en transports en commun entre les différents bassins de vie périurbains et le cœur d'agglomération.

Quels enjeux pour la Grande agglomération toulousaine ?

A l'échelle du territoire du SCoT de la Grande agglomération toulousaine, le renforcement d'une organisation en quatre bassins de mobilité associés à un réseau maillé, la Ville intense, constituera la grande orientation des futurs Plans de Déplacements Urbains d'ici 2030.

Une responsabilité pour la Grande agglomération toulousaine

Le SMEAT doit jouer un rôle essentiel dans la maîtrise de la métropolisation et la lutte contre l'étalement urbain. Dans ce cadre, il doit accueillir en priorité la croissance démographique et ainsi garantir aux populations actuelles et futures dans toute leur diversité une qualité du cadre de vie, une offre de logements diversifiée et abondante et des équipements et services urbains de bon niveau.

Le SMEAT visera aussi la mise en œuvre des objectifs de diversification, de polarisation du développement et de rayonnement métropolitain. Il devra accompagner le desserrement des activités économiques et favoriser une autonomie des différents territoires de l'aire urbaine.

Enfin, compte tenu du haut niveau de service proposé dans le cœur d'agglomération, la recherche d'une accessibilité multimodale, connectée aux grands réseaux de transports nationaux et internationaux, doit prévaloir dans la définition d'un système durable et performant de déplacements à l'horizon 2030.

Afin d'assurer une bonne maîtrise de la croissance, la gestion du projet dans le temps doit également être prise en compte.

Assurer le rayonnement de la métropole toulousaine dans la compétitivité européenne

Dans une société mondialisée, les métropoles jouent un rôle de plus en plus prégnant en matière de structuration locale du développement et d'articulation aux territoires avec lesquels elles sont en relation d'interdépendance, notamment économique. Dans ce contexte, deux enjeux apparaissent : la Grande agglomération toulousaine doit se différencier pour faire valoir ses particularités et pour que soit reconnue son identité propre ; dans un même temps, elle doit atteindre des standards internationaux sans lesquels elle ne pourra pas s'inscrire dans la compétition internationale.

Faire différence

L'identité propre de la métropole toulousaine est un atout tant la qualité du cadre de vie y est reconnue et valorisée. Les traditions d'accueil et d'intégration d'hier comme le dynamisme démographique d'aujourd'hui soulignent la nécessité de poursuivre un développement métropolitain tenant compte avant tout des habitants et de leurs pratiques.

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

Les villes européennes doivent aussi relever des défis importants : défi de la cohésion sociale ; défi environnemental, notamment face aux effets du changement climatique, défi de la compétitivité dans le cadre de la mondialisation et de la nouvelle donne énergétique ; défi de la participation des habitants aux choix qui les concernent...

Ces défis incitent les acteurs à innover et à créer des « modèles de développement urbain intégrés », ainsi que le recommande la Charte de Leipzig sur la ville européenne durable et solidaire adoptée en 2007. Le cadre de référence qui en découle « engage à promouvoir le rôle de la planification urbaine dans l'adaptation au changement climatique et l'atténuation de ses effets de serre, et, dans ce but, de promouvoir le concept de ville compacte et à faire en sorte qu'ainsi le développement urbain intégré contribue à limiter l'étalement urbain ».

Attractivité et qualité de vie

Le maintien et le renforcement d'un cadre de vie attractif fait partie des fondamentaux des métropoles. La Grande agglomération toulousaine et son aire métropolitaine doivent faire face à une forte pression démographique et en même temps éviter une

urbanisation incontrôlée, fortement consommatrice d'espace. Pour cela, elles doivent s'appuyer sur les pôles urbains que constituent les villes moyennes et traduire cet objectif de développement maîtrisé dans les SCoT.

Au-delà, c'est la spécificité d'un cadre de vie de qualité, reconnu et facteur d'attractivité, qu'il convient de valoriser en répondant au double impératif de préservation des modes de vie des habitants actuels et de promotion externe à destination des touristes et des investisseurs publics et privés.

Culture et créativité

Une métropole qui rayonne est une métropole créatrice. L'enjeu pour l'aire métropolitaine de la Grande agglomération est de pouvoir mettre en scène à l'international les créations et les spécificités de sa vie culturelle. Le couple arts et sciences apparaît comme un des angles d'attaque permettant de marquer une spécificité, comme l'illustre par exemple la Cité de l'Espace. Il s'agit de construire une stratégie de développement qui repose sur un territoire, des acteurs et une volonté de diffusion. Cela peut se traduire par la mise en place d'événementiels forts et d'équipements structurants.

Compétitivité et savoir-faire

Fort de trois pôles de compétitivité, le territoire accroît la visibilité internationale des compétences développées en son sein et leur offre de nouveaux leviers de financement ainsi qu'un nouvel espace de gouvernance.

Le renforcement des fonctions métropolitaines passe par l'accueil d'entreprises internationales, de sièges sociaux et des fonctions financières. L'enjeu est de faire de l'aire métropolitaine un bassin d'emplois qualifiés dynamique, mais aussi un secteur attractif pour les investisseurs internationaux (notamment en immobilier tertiaire).

L'aire métropolitaine doit mener une politique offensive de communication sur ses savoir-faire et ses atouts, facteurs de développement de l'économie de la connaissance pour le SCoT de la Grande agglomération toulousaine et les territoires voisins.

Innovation, recherche et enseignement supérieur

La culture scientifique et universitaire est une des caractéristiques de l'aire métropolitaine toulou-

saine. La présence de nombreux laboratoires, d'une forte densité de chercheurs et d'un Pole de Recherche et d'Enseignement Supérieur (Université Fédérale de Toulouse) est une opportunité de développement économique. Il convient donc de privilégier une meilleure traduction économique de ce potentiel. Cela passe par les pôles de compétitivité, mais pas uniquement. L'ouverture des laboratoires sur la Ville est un enjeu de compétitivité du territoire métropolitain inscrit dans le Plan Campus validé en 2009.

Atteindre les standards internationaux

La métropole toulousaine ne figure dans les classements internationaux qu'au titre de « Ville Airbus », il apparaît donc nécessaire de développer un niveau d'équipements et de desserte lui permettant d'accéder aux standards internationaux qui, sans être des objectifs in fine, sont les critères d'intégration du territoire métropolitain dans la compétition avec les autres métropoles, notamment européennes. Pour être attractive, la métropole de 2030 devra être accessible et disposer d'une offre métropolitaine dédiée tant aux publics extérieurs qu'aux populations résidentes.

Accessibilité

La situation géographique de la Grande agglomération toulousaine la met « à l'écart » des principaux flux de passagers et de marchandises (routiers et ferroviaires). En dehors de l'aérien, aucun mode de transport n'est au niveau (en capacité et en qualité) de l'ambition européenne de la métropole. Elle doit être reliée à Paris mais aussi à Lyon et à Barcelone. Elle peut cependant apparaître à terme comme une alternative dans les liaisons Espagne-Europe qui aujourd'hui se concentrent sur deux axes : les deux extrémités des Pyrénées puis la façade atlantique ou la vallée du Rhône qui est largement saturée. Le développement du fret ferroviaire est un enjeu européen. L'aire métropolitaine toulousaine peut en faire un axe de développement, notamment avec l'Espagne. Enfin, au vu des études prévisionnelles de trafic, la préservation des capacités aéroportuaires et le renforcement de l'offre sont des enjeux essentiels pour la Grande agglomération toulousaine.

Mobilité interne

La mobilité interne à l'aire métropolitaine, de par sa structuration polycentrique, impose un système de transport efficace et multimodal. Les liaisons entre le cœur d'agglomération et les villes moyennes régionales doivent être performantes tant au niveau routier que ferroviaire. Les gains de temps de transport routier effectués sur certaines radiales ces dernières années sont à préserver afin de contrecarrer le risque d'engorgement prévisible du périphérique toulousain. Le maillage de l'aire métropolitaine passe aussi par la structuration du réseau entre villes moyennes.

De ce fait, la mise en œuvre de liaisons ferroviaires régulières, performantes (cadencement) et interconnectées aux réseaux urbains est un enjeu de renforcement de la cohésion métropolitaine.

Enfin, la mise en place d'une desserte de qualité en transports collectifs des équipements métropolitains (aéroports, gares, centres de congrès, universités, espaces culturels ou sportifs), notamment en termes de temps de parcours, affermira l'attractivité de l'aire métropolitaine.

Équipements métropolitains

Les acteurs internationaux attendent d'une métropole qu'elle offre un certain niveau de services aux habitants mais aussi aux entreprises. Atteindre ce niveau dans les domaines de la santé, de la formation, des équipements d'accueil de manifestations économiques ou culturelles, de la sécurité, des technologies de communication ou de l'offre d'immobilier d'entreprise est une priorité.

Pour le SCoT se pose dès lors la question de l'interconnexion entre modes de transports et niveau d'équipements d'accueil (parc des expositions, palais des congrès, hôtellerie) mais aussi sites économiques majeurs (centre d'affaires, pôles économiques métropolitains...).

Accueillir les habitants, répondre à leurs besoins en logements, construire des territoires à vivre

Se préparer à une croissance démographique encore soutenue sur les prochaines années

Afin de construire un projet cohérent, réaliste et durable, il est apparu indispensable de définir les besoins auxquels le territoire devra répondre à l'horizon 2030. Dans cette perspective, le document InterSCoT contributif aux diagnostics des SCoT établit une croissance démographique probable de l'aire urbaine comprise entre 322 000 et 391 000 habitants sur la période 2008-2030.

Ainsi, à l'échelle de la Grande agglomération toulousaine, ces hypothèses conduiraient à une croissance annuelle de l'ordre de 11 400 à 13 600 personnes, alors qu'elle est estimée sur la dernière période à environ 15 400 personnes ; l'excédent naturel, dû à un regain de la fécondité et à une amélioration des conditions de santé (espérance de vie), générant aujourd'hui une croissance d'environ 6 300 personnes par an (près de 40 % de la croissance).

Les hypothèses démographiques indiquées ci-dessous ne constituent pas en soi des objectifs à atteindre, la croissance démographique d'un territoire étant, par nature, difficile à prévoir. Elles déterminent cependant, dans le cadre d'élaboration des SCoT ainsi que le préconise la loi SRU, de grandes enveloppes permettant de définir les besoins et les capacités d'accueil à prévoir dans les documents de planification et d'urbanisme : logement, emploi, équipements et services, prélèvements fonciers, ressources naturelles...

Afin d'être en capacité de répondre aux sollicitations du territoire, quel que soit leur niveau, le travail prospectif issu de ces projections démographiques se base sur l'hypothèse haute. En retenant une croissance maximale de 300 000 habitants, le projet du SCoT se met en capacité de répondre à cette sollicitation, notamment en matière de production de logements, mais également au regard des équilibres emplois / habitants ou encore des flux de déplacements générés. Il s'agit donc d'être en mesure de faire face aux besoins de 300 000 habitants supplémentaires. Se préparant à une perspective de forte croissance, la Grande agglomération toulousaine sera d'autant plus à même de répondre à une moindre évolution démographique.

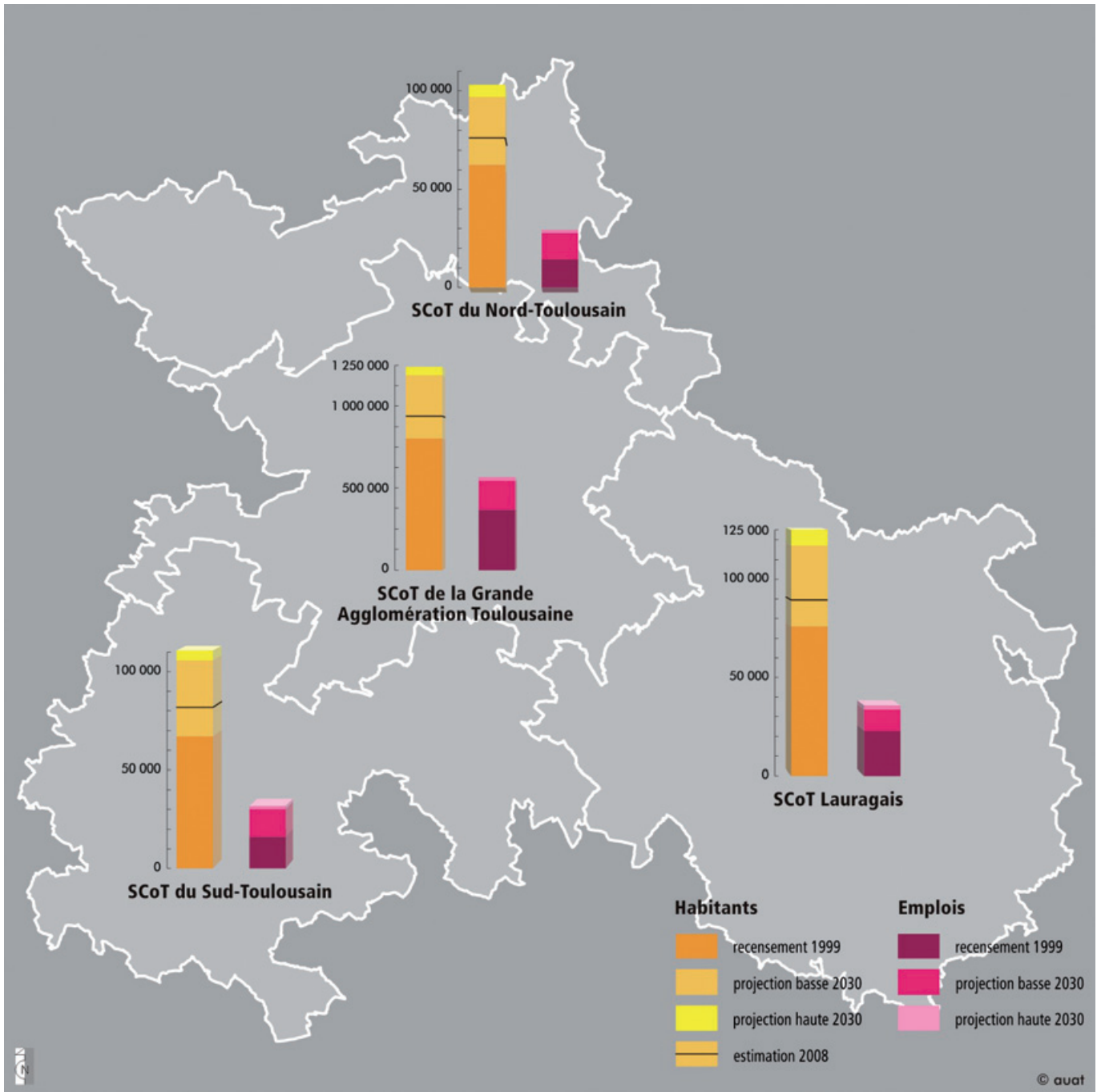
Dans le cadre de la mise en œuvre du SCoT, un retour sur ces hypothèses serait à envisager si des éléments fondamentaux venaient à être modifiés (baisse de l'attractivité en particulier). En ce qui concerne la planification, l'enjeu réside d'abord dans les principes de répartition de la croissance dans l'espace (objectif de polarisation) et dans la maîtrise dans le temps de ses effets (phasage), notamment sur l'environnement (réduction des impacts). La mise en place d'un outil de veille permettra d'apprécier cette situation.

Évolution de la population *	1999	2008	Croissance 2008 - 2030	2030
SCoT de la Grande agglomération toulousaine	802 000	920 000	250 000 à 300 000	1 170 000 à 1 220 000
InterSCoT	1 007 000	1 180 000	322 000 à 391 000	1 502 000 à 1 571 000

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

Les hypothèses d'accueil de l'InterSCoT

Source : Vision stratégique de l'InterSCoT, auat, 2010



Répondre aux besoins en logements dans toutes leurs diversités

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

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

Une offre de logements nécessaire et suffisante

Selon les hypothèses retenues, il s'agit de se préparer à loger entre 1,5 et 1,6 million d'habitants en 2030 sur l'ensemble du périmètre de l'InterSCoT. Dans cette perspective et selon l'hypothèse haute de population, les besoins en logements supplémentaires sont estimés à 270 000 logements sur la période 2008-2030, soit un accroissement annuel moyen de 11 300 à 13 600 logements par an. Ces estimations correspondent aux besoins générés par la croissance de la population, mais aussi par la diminution de la taille moyenne des ménages actuels, le renouvellement du parc de logements et la nécessaire fluidité du marché.

Les besoins estimés sont ainsi proche du rythme actuel de production (en moyenne 11 200 logements mis en chantier par an sur le périmètre de l'InterSCoT de 2003 à 2013), ce qui met en évidence l'enjeu du maintien de la construction sur le SCoT de la Grande agglomération toulousaine.

Ainsi sur le territoire de la Grande Agglomération, un objectif moyen annuel de production de 9 000 à 11 000 logements doit permettre, dans une hypothèse de croissance soutenue, de répondre aux besoins des habitants actuels.

Les besoins en logements sont la résultante à la fois de l'accroissement de la population et de l'évolution des modes de vie (célibat plus fréquent et plus long, augmentation des séparations et divorces...). Afin de ne pas sous estimer les besoins en résidences principales, la taille des ménages déjà présents sur le territoire de réduisant également, c'est l'ensemble de la population qui est pris en compte, et non pas seulement les populations accueillies.

Deux hypothèses ont été posées concernant l'évolution de la taille des ménages :

- évolution de la taille des ménages selon le profil démographique des communes qui tend à diminuer depuis plusieurs années sous l'effet de l'allongement de l'espérance de vie et de la décohabitation,
- amortissement de la baisse de la taille moyenne des ménages (niveau faible du SCoT Central lié au poids de Toulouse, reprise de la natalité, réduction de l'écart homme/femme de l'espérance de vie, accueil sur le territoire de l'InterSCoT de jeunes couples...).

Ces hypothèses permettent de calculer un nombre de ménages en 2030, donc de résidences principales.

Ensuite, plusieurs hypothèses sont formées pour encadrer l'ensemble des besoins en logement ; en effet, les résidences principales ne représentent pas 100 % du parc immobilier et des constructions neuves :

- les autres segments du marché ont été pris en compte, à savoir les résidences secondaires et logements occasionnels, les logements vacants,
- par ailleurs, chaque année, des logements disparaissent : soit ils sont démolis, soit ils fusionnent, soit ils mutent pour devenir des locaux profession-

	Besoins en logements	moyens annuels	Rappel rythme annuel
SCoT de la Grande agglomération toulousaine	218 000	9 000 à 10 500	8 600
InterSCoT	270 000	11 300 à 13 600	11 200

* *logements commencés (logements ordinaires, hors logements en résidence).*

Besoins en logements à l'horizon 2030

(1) Entre 250 000 et 300 000 habitants supplémentaires en 2030 sur le périmètre de la Grande agglomération toulousaine.

nels. Les cas inverses existent également, mais en moindre proportion. Une partie des constructions neuves sert donc à combler ce déficit. Par conséquent, il est nécessaire de prendre en compte les besoins en logement induits par le renouvellement du parc et ces mutations internes.

Cependant, au vu des chiffres du recensement publiés depuis 2008, et particulièrement du poids du solde naturel dans l'accroissement démographique du territoire, la diminution de la taille moyenne des ménages ne doit pas être surévaluée à l'échelle locale. La Grande agglomération toulousaine enregistre des dynamiques tout à fait spécifiques en la matière, qui la distingue des tendances nationales : une population jeune, un taux de fécondité élevé et une taille moyenne des ménages qui se stabilise, voire augmente dans certaines communes (Toulouse notamment). Aussi, le besoin en logement généré par la diminution de la taille moyenne des ménages doit être reconsidéré à l'aune de ces nouveaux éléments et une prise en compte des besoins sur la Grande agglomération toulousaine à hauteur de 9 000 logements apparaît réaliste. Cet objectif devra faire l'objet d'un phasage (PLH) et d'une évaluation régulière.

Un besoin quantitatif mais aussi une exigence qualitative

Aujourd'hui, dans un contexte de crise du logement, un besoin de diversification de l'offre d'habitat est indispensable. Cela implique notamment le renforcement d'une offre locative sociale pour mieux répondre à la diversité des besoins, maintenir la fluidité des marchés et rattraper le retard pris au regard des exigences de mixité sociale de la loi SRU sur le pôle urbain, renforcées depuis par les lois ALUR et Duflot. Il s'agit de renforcer toutes les catégories de locatif social, du logement ordinaire au logement d'insertion et au logement intermédiaire, pour répondre à la diversité croissante des demandeurs.

Dès lors, pour ne pas aggraver les déficits actuels en logement locatif social et pour accompagner le développement, il faudra viser un minimum de 20 % de logements sociaux à l'échelle du SCoT, tout en respectant les objectifs fixés par le législateur dans les communes assujetties, voire en y assurant le rattrapage nécessaire. Ces objectifs seront précisés dans les PLH et les PLU (ou PLUi-H).

La production massive de logements abordables constitue également une impérieuse nécessité sur le pôle urbain afin notamment de développer une offre plus accessible aux familles modestes et aux primo-accédants, jeunes et moins jeunes.

Des politiques de l'habitat ambitieuses : construire plus et mieux

On l'a vu, pour accueillir la population attendue à l'horizon 2030⁽¹⁾, préserver une fluidité du marché du logement et permettre le renouvellement du parc, il sera nécessaire de construire de l'ordre de 9 000 logements par an.

Si cet effort de construction concerne tous les territoires de l'InterSCoT, la Grande agglomération toulousaine porte une responsabilité majeure dans l'engagement d'un effort de construction au moment où s'achèvent les grandes opérations publiques précédemment engagées. Cela suppose de :

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

Le choix d'un développement plus économe permet de préciser les orientations spécifiques aux différents espaces de la Grande agglomération toulousaine :

- sur les centralités urbaines comme sur les centralités sectorielles, il s'agit d'optimiser le foncier sur les secteurs bien desservis et équipés, en extension mais aussi en renouvellement. En effet, le territoire déjà urbanisé constitue un potentiel souvent sous-estimé pour la réalisation de nouveaux logements. Ce potentiel est d'autant plus important et stratégique qu'il s'agit de lieux déjà dotés en équipements et services et desservis par les transports en commun. L'enjeu du renforcement de la maîtrise publique du renouvellement urbain, aussi bien en diffus que sur des quartiers plus vastes, peut dès lors être posé ;
- ailleurs, la construction de logements va concerner des espaces en extension des secteurs bâtis. La cohérence de ce développement avec la préservation d'une activité agricole pérenne constitue un défi pour l'aire urbaine toulousaine. L'urbanisation devra y être limitée.

Une politique de diversification au service d'une offre de logements locatifs sociaux et de logements abordables

Dans un contexte où le logement représente une part croissante dans le revenu des ménages, où les choix résidentiels contraints contribuent à aggraver les conditions de vie et à accroître la précarité des

ménages, où l'accès au logement social représente la première marche pour une intégration dans la société, la cohésion sociale est en jeu.

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

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

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

Développer le « vivre ensemble » suppose ainsi de :

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

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

Promouvoir un développement territorial polarisé

Si la construction de nouveaux logements permet de répondre à l'attractivité démographique renforcée de l'aire urbaine, pour autant cette urbanisation doit aussi contribuer à accueillir préférentiellement les habitants sur les communes qui disposent d'une offre constituée et de bon niveau en matière d'équipements et services.

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

A l'échelle de l'InterSCoT (hypothèse haute : + 391 000 habitants)

- Le SCoT de la Grande agglomération toulousaine devrait accueillir de l'ordre de 80 % de la croissance démographique en renforçant l'urbanisation dans les secteurs les plus capables, aux abords des infrastructures de transport en commun, des services et équipements, en optimisant le recours à des extensions urbaines (densités) et en encourageant le renouvellement urbain ;
- Les SCoT périphériques accueilleront 20 % de la croissance démographique de l'InterSCoT, dont 50 % sur les pôles d'équilibre situés au centre des bassins de vie et sur les axes majeurs des infrastructures de transports collectifs (étoile ferroviaire notamment).

Au sein du SCoT de la Grande agglomération toulousaine (hypothèse haute : + 300 000 habitants)

La ville-centre pourrait accueillir 90 000 habitants au minimum, le solde étant accueilli :

- Au sein de la Ville intense, accueil prioritaire de la population nouvelle (70 % à 80 %) dans les zones les mieux desservies et équipées, identifiées comme lieu privilégié d'intensification urbaine. Les communes devront veiller à un développement économe en ressources, respectant les équilibres habitat / emploi, favorisant la mixité sociale au sein de quartiers bien desservis, avec des formes d'habitat denses. Le périmètre de la Ville intense répond à plusieurs caractéristiques :
 - des transports en commun performants assurant un « cadencement » minimal au quart d'heure en moyenne, à horizon 2030 ;
 - des pôles d'équipements et services ;
 - des établissements d'enseignement secondaire (collèges et lycées) ;
 - des activités et des emplois.
- Sur les zones périurbaines proches, un développement mesuré pourra avoir lieu, s'appuyant sur un principe de structuration des territoires en bassins de proximité et permettant d'offrir à la population un niveau essentiel d'équipements, de services et de commerces répondant aux besoins quotidiens des habitants. La recherche d'une organisation d'un ensemble de communes (3 à 5 environ) autour de services permettra d'atteindre une taille critique légitimant l'accueil de population, d'emplois et d'équipements. L'organisation de l'accueil démographique dans ces communes pourra s'appuyer sur les critères suivants :
 - poids démographique ;
 - présence de transport en commun ou d'une gare bénéficiant d'un certain cadencement ;
 - niveau d'équipements et de services ;
 - démarche intercommunale de projet.

Créer des territoires à vivre

Le retour à une « ville des proximités »

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

urbaine durable, qui concilie l'aspiration des ménages à un environnement de qualité et un accès facile aux services essentiels et aux transports publics.

L'espace de proximité organise effectivement l'essentiel de la vie des habitants : ils consomment majoritairement à proximité de leur lieu d'habitat et leurs déplacements organisent des bassins de consommation ; ils se déplacent au quotidien entre leur domicile et leur lieu d'emploi ou d'études et greffent sur ces trajets une grande partie des autres déplacements – dessinant ainsi des bassins de proximité.

L'espace de proximité s'appuie également sur un maillage commercial hiérarchisé, avec les produits de première nécessité ou d'achats hebdomadaires ou occasionnels (bricolage, jardinage, petit électroménager...) dans les pôles intermédiaires. Ce maillage fin du territoire vise à rapprocher l'offre de la consommation courante, tandis que les achats exceptionnels sont plus dépendants d'une zone de chalandise dense en population et en emplois présente sur le pôle urbain. Les loisirs, qu'il s'agisse d'engagements associatifs, sportifs ou culturels, mais également d'une pratique informelle des espaces, notamment naturels, participent à la définition de rythmes urbains de proximité, entre ville apaisée et temps forts récréatifs.

La « ville des proximités » organise un espace urbain polarisé autour de villes qui disposent d'une offre différenciée et hiérarchisée d'équipements et services majeurs, dont la desserte par les transports en commun et les modes doux permet une accessibilité à tous. Ainsi, le retour à un urbanisme de proximité doit permettre de limiter les déplacements en voiture particulière et de favoriser une gestion plus durable des territoires.

Cela implique :

- de renforcer le développement urbain sur les centralités et polarités (recentrer la ville sur elle-même, polariser un développement mixte au sein de bassins de vie) ;
- de faire le choix d'une certaine intensité urbaine : densité et mixité des fonctions (quartiers mixtes), nouveaux quartiers autour des gares (TESO à Toulouse, Innométo à Labège, Sicoval Sud à Baziège, Ferrié-Palarin à Portet-sur-Garonne...) ;
- de faire le choix d'une mixité de fonctions en favorisant l'installation d'activités économiques non nuisantes à vocation résidentielle (commerces et services notamment) dans les quartiers à dominante d'habitat ;
- de mettre en œuvre une politique d'urbanisme commercial compatible avec la structuration du territoire en bassins de vie permettant de modérer l'évasion commerciale ;

- d'encourager le développement des activités commerciales et artisanales dans les quartiers et les pôles en assurant un environnement et un confort urbain favorable leur implantation d'activités : espaces publics de qualité, requalification résidentielle, réhabilitation des locaux vacants, transports publics performants, pôles d'échanges ;
- de rendre cohérent l'implantation des équipements et services avec le choix de polarisation du développement urbain ;
- d'assurer une offre de loisirs diversifiée (sport, culture, etc.) aux différentes générations.

Une logique d'accessibilité hiérarchisée

Il s'agit de localiser prioritairement le développement urbain résidentiel et les pôles d'emplois, notamment tertiaires, dans les secteurs situés à proximité des axes de transports en commun performants, puis dans un périmètre plus large où le rabattement par d'autres modes est pertinent.

Les transports en commun constituent un levier primordial de structuration des territoires pour faciliter l'accès aux services ; ils organisent la ville des proximités, la ville des « courtes distances ». Ces zones d'influence des transports urbains et des gares ferroviaires définissent ainsi des sites stratégiques d'accueil du développement urbain, susceptibles d'accueillir des « intensités urbaines » (habitat, emplois équipements et services). L'objectif est donc d'accueillir dans de bonnes conditions de vie urbaine des densités importantes et de permettre la réalisation d'infrastructures de transports en commun performantes.

A l'inverse, les difficultés de desserte en transports en commun des territoires du périurbain peu denses justifient le choix d'un développement urbain mesuré. Dès lors, il sera nécessaire d'organiser des complémentarités Urbanisme/Transport selon différentes intensités urbaines :

- un développement urbain avec des intensités moyennes à fortes disposant de dessertes en transports en commun performantes et la proximité des équipements et services ; qu'il s'agisse de secteurs mixtes habitat / emplois ou de zones d'emplois ;
- un développement urbain avec des intensités moyennes dans le prolongement des centres urbains et disposant de dessertes en rabattement sur les transports en commun performantes ;
- un développement urbain avec des intensités faibles à très faibles sur les espaces plus éloignés (périurbain) et peu ou pas accessibles par des lignes de transports en commun performants.

Lutter contre les inégalités territoriales

La ville est aussi le lieu de l'échange social, de la rencontre de l'autre, de l'exercice du « vivre ensemble ». Cette capacité des territoires à se doter de futurs communs passe par l'accès pour tous aux fonctions majeures, et notamment aux grands équipements : il s'agit alors de promouvoir un droit à la ville pour tous. Cela concerne la dotation des territoires en équipements et services, l'aménagement des espaces publics, l'engagement de politiques sportives et culturelles, d'événements collectifs qui valorisent le capital social et humain dans toute sa diversité.

Une indispensable cohésion sociale des territoires

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

La lutte contre les inégalités territoriales passe également par l'organisation d'une offre d'équipements et d'un niveau de service équivalent sur l'ensemble des bassins de vie et le rejet de la spécialisation des territoires (banlieues aisées, quartiers pauvres).

Cela implique de :

- faire de la réussite du Grand Projet de Ville et des quartiers prioritaires de la politique de la ville, des enjeux pour l'ensemble de l'aire urbaine ;
- renouveler et développer une offre diversifiée de logements sur les quartiers ;
- revenir à un urbanisme de proximité avec l'organisation d'une offre de services équivalente sur tous les bassins de vie.

Une reconquête des territoires dévalorisés, fragilisés et/ou monofonctionnels

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

Différents types d'espaces sont concernés :

- des secteurs urbains à vocation économique ancienne : zones commerciales obsolètes, zones d'activités en déshérence après l'abandon de leur vocation initiale ou leur départ vers des espaces mieux situés au regard de l'organisation urbaine actuelle, emprises SNCF désaffectées ;

- des ensembles vétustes d'habitats le plus souvent collectifs, parfois des lotissements anciens, dont l'entretien n'est plus assuré, qui peuvent poser des questions de sécurité et qui accueillent des populations souvent en difficulté économique ou sociale ;
- des centres anciens inadaptés aux exigences d'aujourd'hui (accessibilité, stationnement, normes de logements...), notamment dans l'espace périurbain proche, mais aussi dans certains quartiers du cœur d'agglomération.

Sur ces espaces aujourd'hui fragilisés ou dévalorisés, parfois monofonctionnels, quelle que soit leur échelle, il convient de redonner aux habitants comme aux entreprises l'envie d'habiter, l'envie d'investir ; cela passe par la maîtrise de la mutabilité du foncier, par la reconversion, l'intensification ou le renouvellement urbain des territoires concernés (îlots, quartiers, zones), et le cas échéant par une réhabilitation du bâti et des espaces publics, par une mise à niveau de l'offre d'équipements et de services.

Une qualité urbaine durable

Si l'engagement d'actions curatives se justifie sur les espaces les plus dévalorisés, la promotion des principes fondamentaux de l'aménagement urbain permettra d'éviter que ne se développent de nouveaux phénomènes de déqualification : mixité fonctionnelle et diversité sociale, proximité et accessibilité au plus

grand nombre, gestion économe de l'espace et qualité des espaces publics. L'aménagement doit être pensé « global et durable », en prenant en compte tant les éléments d'identité que le choix affirmé d'une sobriété énergétique (polarisation, mixité, densité, offre multimodale...) :

- démarches HQE et AEU (éco-villes, éco-quartiers, quartiers durables...),
- gestion économe des ressources (sol, matériaux, cycle de l'eau en compatibilité avec le SDAGE Adour-Garonne et les SAGE en cours de définition, déchets, reconversions...) ;
- développement de ressources alternatives (énergies renouvelables, recyclage, réutilisation) ;

Pour assurer une qualité urbaine durable, le développement du territoire doit également prendre en compte les problématiques de sécurisation des populations vis à vis des risques (inondations, accident industriel,...) mais aussi de son approvisionnement en eau et de la capacité à traiter les rejets urbains.

Ainsi, en lien avec les orientations du Grenelle de l'Environnement, il sera nécessaire de concilier les nécessités quantitatives (accueil de population et d'emplois) et les impératifs qualitatifs (la ville durable), et ce, en pleine articulation avec les objectifs définis dans le SRCE Midi-Pyrénées (arrêté préfectoral du 3 avril 2015).

Nature en ville : jardins partagés



Accueillir, conforter l'activité économique et l'emploi

Un grand défi est posé aux territoires de l'InterSCoT : développer l'attractivité et la compétitivité métropolitaine tout en améliorant la répartition géographique des activités et en garantissant l'accès à la formation et à l'emploi. Le rôle moteur de la Grande agglomération toulousaine participe pleinement à la mise en œuvre de cet objectif.

Améliorer les équilibres habitants / emploi et l'autonomie des territoires : un objectif prioritaire

La Charte InterSCoT a posé un principe fort : rapprocher l'emploi des habitants. La dépendance des territoires, l'hyperconcentration des fonctions, les temps perdus dans les déplacements individuels (domicile-travail notamment), la congestion des voiries, la surconsommation énergétique, la pollution atmosphérique... constituent autant de facteurs contraignants au développement durable.

Ainsi, à travers l'élaboration et la mise en œuvre du SCoT, il s'agit :

- d'accompagner les stratégies de développement économique, en particulier les pôles de compétitivité, en organisant les conditions d'accueil et de développement des entreprises et le fonctionnement « fluide » du territoire pour un accès aux ressources ;
- d'élaborer un « nouveau modèle de développement économique » pour accompagner le desserrement des activités et consolider les interventions des territoires (ressources nouvelles) ;
- de renforcer la qualité de l'offre urbaine (habitat, cadre de vie, culture, identité...) afin de renforcer l'attractivité des territoires ;
- de coordonner les politiques publiques grâce à une convergence des moyens d'actions (finances, ingénierie...) sur des objectifs stratégiques définis collectivement.

Coordonner les politiques publiques en faveur d'un meilleur équilibre habitants / emplois

L'objectif d'un meilleur équilibre habitat / emploi engage les collectivités publiques dans la mise en œuvre d'un nouveau modèle de développement économique : accompagnement du desserrement des activités à l'œuvre, développement économique de nouvelles capacités d'accueil à vocation économique, renoncements et/ou ouvertures différées de zones économiques peu viables aujourd'hui.

Un développement équilibré de l'activité économique sera recherché :

- en favorisant la création d'activités productives à partir de potentialités et de compétences locales ou importées ;
- en confortant une économie résidentielle s'inscrivant prioritairement dans la « ville mixte » (services publics et privés, artisanat, commerce...). Les centralités de la Grande agglomération toulousaine ont ainsi vocation à devenir d'importants pôles de service.

Promouvoir un nouveau modèle de développement économique « centre-périphérie » en quatre grandes orientations

La démarche prospective menée par l'InterSCoT a mis en avant la nécessité de transformer en opportunités les mutations économiques à venir (voir tableau ci-dessous). Il en résulte quatre grandes orientations pour un nouveau modèle de développement économique compatible avec les objectifs de développement durable.

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

Accroître la compétitivité économique et diversifier les compétences du territoire

Développer une politique de « spécification » plutôt qu'une logique de « spécialisation » passe par une diversification économique et un développement des technologies transversales, comme les systèmes embarqués. Dans ce but, l'InterSCoT a inscrit l'accompagnement des pôles de compétitivité dans ses orientations stratégiques : valorisation et intégration des sites-support, mais également diffusion des effets des pôles sur des territoires plus larges.

Les grands sites métropolitains (entreprises-clefs, centres de recherche et d'enseignement, quartier d'affaires, pôles d'accueil et de congrès...) situés sur un axe Nord-Ouest - Sud-Est dans le cœur d'agglomération constituent des atouts forts qu'il s'agit de conforter, de rendre accessibles et de mettre en réseau.

Ce « système métropolitain » a également vocation à s'ancre dans les villes moyennes proches (Montauban, Albi, Castres-Mazamet, Auch...), en cherchant, à l'instar des autres grandes métropoles, à bâtir de véritables complémentarités (activité économique, équipements et services, accueil démographique...). Il s'agira également pour les politiques publiques d'accompagner les secteurs en émergence porteurs d'innovation et de diversification des emplois (niveaux de qualification), comme les éco-industries, la logistique, les services aux personnes, la culture, le tourisme, l'industrie agro-alimentaire...

Ainsi, le rôle moteur de la Grande agglomération toulousaine doit être soutenu, au bénéfice de l'ensemble des territoires de l'InterSCoT et plus largement de l'aire métropolitaine toulousaine. Cet engagement devra se traduire par la définition d'une stratégie économique à l'échelle de l'InterSCoT débouchant sur des axes de coopération, de mutualisation des moyens sur des projets économiques permettant un rééquilibrage des activités et des emplois en faveur des espaces périurbains.

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

Pour favoriser le développement économique local et répondre aux attentes des entreprises, l'objectif est de sortir des logiques de coûts faibles et de concurrence entre territoires au profit d'une logique de projet. Il s'agit d'offrir à la fois un accès aux ressources spécifiques d'une grande agglomération (services aux entreprises, grandes infrastructures...) et de garantir une offre urbaine locale de qualité (services à la population, logements, cadre de vie, dessertes...). Ces projets devront s'appuyer sur une coopération intercommunale renouvelée « à la bonne échelle », ainsi que sur le soutien des grandes collectivités.

Le GIP InterSCoT propose ainsi dans la « Vision stratégique de l'aire urbaine » la définition d'une hiérarchie des sites à vocation économique (polarisation du développement) à la faveur d'une concentration de moyens :

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

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

Respecter les impératifs d'aménagement durable du territoire

Les conditions d'efficacité économique et de cohésion sociale, dans le respect des objectifs environnementaux (réduction des Gaz à Effet de Serre notamment) impliquent une stratégie territoriale en matière d'implantation des activités économiques selon les principes de polarisation, de mixité fonctionnelle et de gestion économe des ressources.

Ainsi, il s'agira de lutter, chaque fois que cela est possible, contre la spécialisation économique et sociale des espaces, en produisant un urbanisme mixte, porteur d'une économie diversifiée, mais également des fonctions associées qui lui sont nécessaires (logements, équipements et services, transports...).

Dans un objectif d'économie de la ressource foncière, la priorité devrait être donnée au renouvellement urbain et à des programmes mixtes habitat/économie sur certains territoires : constitution de quartiers mixtes dans l'urbain (en extension ou intensification), nouveaux quartiers-gares dans le pôle urbain.

Une gestion économe du foncier pour de nouvelles zones d'activité sera également recherchée, en optimisant d'abord l'utilisation des zones existantes avant d'en ouvrir de nouvelles. Il s'agira ainsi dans le SCoT de s'engager à un développement mesuré des capacités d'accueil pour l'activité économique (renoncements ou ouvertures différées de zones d'activités).

Il s'agit également d'intégrer les préconisations en matière de gestion des risques industriels et technologiques. Plus largement, il convient de réduire les impacts de l'activité économique sur l'environnement et les territoires en intégrant la gestion des ressources (amont) et des déchets (aval) dans les critères d'évaluation des projets économiques, en favorisant clairement les circuits courts de distribution et la valorisation in situ des productions locales (produits alimentaires issus de l'agriculture périurbaine, par exemple) et en étant particulièrement vigilants sur les impacts environnementaux (gaz à effets de serre, énergie, risques...).

Enfin, les paysages peuvent être durablement affectés par des implantations économiques désordonnées ou des bâtiments standardisés. A travers diverses démarches qualité (HQE, AEU, chartes architecturales et paysagères...), il s'agit de mieux intégrer ces activités et d'en réduire l'impact sur les paysages de l'agglomération, et notamment les entrées de Ville.

Agriculture et commerce : circuits courts



Renforcer l'accessibilité, organiser les échanges

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

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

Il s'agit en premier lieu de développer l'accessibilité ferroviaire, le mode ferroviaire étant le plus apte à contribuer à la baisse des émissions de Gaz à Effet de Serre tout en améliorant l'accessibilité de Toulouse. L'arrivée de la LGV Toulouse-Bordeaux et d'une gare TGV capable d'accueillir un doublement du trafic passager est la première étape d'une amélioration significative de l'accessibilité de la métropole toulousaine, particulièrement vers Paris. La nouvelle gare Matabiau devra être bien desservie par les réseaux de transports collectifs, aussi bien régionaux, périurbains qu'urbains, avec une exigence élevée sur les pratiques d'intermodalité. L'articulation des dessertes TGV avec le cadencement régional participera de cet objectif.

Une deuxième étape reste, à terme, la perspective de raccordement de Toulouse au réseau de LGV de l'arc méditerranéen, lequel donnera accès à l'Espagne, l'Europe du Sud, voire Lyon et l'Europe de l'Est. C'est pourquoi les collectivités de la Grande agglomération toulousaine se prononcent dès à présent pour une liaison LGV Toulouse-Narbonne et souhaitent anticiper sa réalisation.

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

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

Pour l'accessibilité routière nationale et internationale de la Grande agglomération toulousaine, il faudra aussi assurer à la lisibilité et la sécurité des grands itinéraires de transit et d'échange. Ces itinéraires

pourront être optimisés aux moyens de la gestion, du jalonnement et de l'aménagement des voies (vitesse, configuration physique...) en veillant à une meilleure coexistence des flux locaux et des flux régionaux ou (inter)nationaux.

Ce réseau routier primaire devra également bien desservir les fonctions métropolitaines stratégiques, dont l'accessibilité multimodale qui doit être lisible et facilitée depuis l'extérieur de l'aire urbaine : aéroport, pôles hospitaliers et grandes zones d'activité de visibilité métropolitaine.

L'interconnexion de ces différents modes de déplacement doit s'accompagner d'une lisibilité externe importante. A ce titre, les portes métropolitaines, véritables pôles multimodaux, devront jouer un rôle majeur dans l'organisation du système de déplacements interne et externe de la Grande agglomération toulousaine.

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

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

- une meilleure cohérence Urbanisme/Transport ;
- un report modal sur les modes alternatifs à la voiture particulière : transports collectifs, modes doux, intermodalité, covoiturage...
- la prise en compte des temps de déplacement.

Pour améliorer la cohérence Urbanisme /Transport, il conviendra de :

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

Afin de favoriser le report modal sur les modes alternatifs à la voiture particulière, il s'agira de :

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

La question des temps de déplacement participe à une approche qualitative de la mobilité, notamment en ce qui concerne les trajets domicile-travail. L'amélioration des temps de déplacement passe par un report modal vers des transports en communs (développement du réseau et approche qualitative des déplacements) et doit trouver une réponse dans la notion de ville des proximités définie par le SCoT.

Un système de transports de marchandises plus favorable au ferroviaire

Comme pour le transport de personnes, le défi du réchauffement climatique conduit à favoriser un transport de marchandises par voie ferrée plutôt que par route. Il s'agira :

- de favoriser les initiatives innovantes de livraison par d'autres modes que le camion à gros tonnage, notamment grâce à la mise en place de centres de distribution urbains dans le cœur d'agglomération ;
- d'anticiper les besoins pour la réalisation de plateformes logistiques à proximité des lignes ferroviaires, et réserver les zones desservies par des embranchements (ou susceptibles de l'être) à des projets ayant une réelle dimension logistique.

Accessibilité interne et externe : tram T2 à l'aéroport



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

Rassembler les acteurs pour déchiffrer, diffuser et mutualiser la connaissance sur le contexte environnemental local, sensibiliser puis agir sur les pressions qui l'affectent, telles sont les actions attendues des gestionnaires d'un territoire soucieux de transmettre aux générations futures un patrimoine environnemental préservé et valorisé.

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

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

Une charpente paysagère structurante pour la Grande Agglomération

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

- des territoires agricoles porteurs d'une valeur agromonomique, économique et patrimoniale ;
- une valeur naturelle forte des coteaux boisés et des cours d'eau ;
- des paysages et un patrimoine bâti encore bien présents.

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

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

- affirmer une logique d'articulation et de gestion de l'ensemble des espaces fondée sur une charpente paysagère « identitaire » mettant en lien les paysages naturels (espaces naturels, vallées des cours d'eau, relief...) et les paysages façonnés par l'homme (espaces agricoles, tissu urbain, industriel, commercial...);
- intégrer les espaces naturels et agricoles pérennes parmi les fondamentaux du nouveau modèle de développement économique et définir des contraintes et des limites franches et lisibles au front bâti ;
- délimiter des espaces non urbanisés cohérents, ménager des espaces de respiration « verte » au sein même de l'urbain, l'objectif majeur étant d'assurer la pérennité de ces milieux afin de :
 - construire un réseau écologique fonctionnel,
 - révéler un véritable réseau « vert » de proximité facilement accessible à tous,
 - redonner dans le même temps une identité paysagère au territoire, en (ré)insérant ce dernier dans la charpente paysagère régionale,
 - promouvoir, par incidence, l'image d'une véritable qualité urbaine ;
- conforter la cohérence de fonctionnement des espaces en les valorisant, voire en initiant de nouvelles démarches, à travers notamment le montage de projets : politique de reboisement, réinvestissement sur les secteurs de gravières, réflexion sur les formes urbaines et architecturales, confortement de l'agriculture et révélation du relief et de l'élément « eau », définissent le questionnement prioritaire à poser et à débattre dans cette volonté identitaire ;
- appréhender aussi les projets sous leur dimension paysagère, tant en matière d'espace que de temps, et favoriser ainsi la préservation et la valorisation des paysages remarquables et quotidiens.

Un ancrage de l'agriculture périurbaine dans le projet de territoire

Agriculture et forêt contribuent à la fois au développement économique, à la gestion de l'espace, à sa valorisation et à la protection de l'environnement.

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

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

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

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

Dans cet objectif, le SCoT doit permettre demain d'affirmer :

- la transversalité de la thématique agricole ;
- une structuration logique du territoire ;
- des limites et des conditions au développement urbain ;
- une continuité de l'espace agricole, argument essentiel pour envisager une activité rentable et pérenne. En effet, la continuité du parcellaire facilite l'accès entre le siège d'exploitation et les parcelles, permet d'optimiser la gestion d'un réseau d'irrigation, limite les nuisances éventuelles aux riverains et de fait autorise une cohérence dans l'organisation de l'exploitation ;
- la valorisation d'une agriculture à débouchés alimentaires locaux et de circuits courts de distribution.

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

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

La maîtrise des ressources naturelles locales

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

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

La transmission aux générations futures d'un capital « ressources » représente une condition sine qua non aux objectifs de développement du territoire comme à la qualité de vie au quotidien des habitants, en lien avec le SRCE Midi-Pyrénées.

Il s'agit alors de s'engager concrètement tout en s'assurant d'une sécurité optimale de l'approvisionnement indispensable au fonctionnement durable et équitable de la ville et de ses habitants, en lien avec le SRCE Midi-Pyrénées :

- affirmer une ville compacte, une ville des proximités :
 - gérer de façon économe la ressource « foncier » pour répondre à l'objectif d'un équilibre urbain / non urbain,
 - réaffirmer la lutte contre l'expansion urbaine comme une priorité et limiter de fait toute spéculation foncière,
 - privilégier les opérations de renouvellement urbain et de densification urbaine, en adéquation avec l'offre en transports en commun existante et à développer,
 - et donc maîtriser les besoins de mobilité des habitants et limiter leurs déplacements automobiles, ce qui réduit d'autant la consommation d'énergie fossile du territoire ;

- réserver localement la possibilité de stocker ou de transporter une partie des ressources nécessaires pour permettre de minimiser l'impact environnemental et les coûts des transports
 - réserver des sites pour l'implantation d'unités d'extraction et de recyclage de granulats,
 - favoriser le ferroutage et définir des sites d'accueil potentiels d'aires de transit afin de répondre de manière optimisée à la demande en matériaux de construction, dont la plupart aujourd'hui viennent des territoires limitrophes (PETR Sud Toulousain majoritairement), voire de plus loin ;
 - réduire la dépendance aux ressources extérieures, voire tendre vers une autonomie relative
 - généraliser une utilisation rationnelle et durable des matériaux, de l'énergie et de l'eau, en s'adaptant à la quantité et à la qualité des ressources disponibles ; offrir des alternatives aux ressources usuelles (recyclage des matériaux, de l'eau pluviale...) grâce à de nouvelles techniques,
 - inciter à la réalisation d'opérations économes en énergie et à la mise en œuvre d'énergies alternatives (solaire, géothermie, éolien, biomasse...), développer une stratégie de maîtrise de la demande énergétique tenant compte des objectifs nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre,
 - développer une gestion intégrée de l'eau et limiter le taux d'imperméabilisation dans les opérations d'urbanisme et les projets urbains afin de privilégier un retour direct de l'eau pluviale au milieu et éviter un surdimensionnement des réseaux de collecte des eaux pluviales,
 - mais aussi conforter les espaces agricoles périurbains en réponse à une demande forte de production locale ;
 - atténuer les effets du changement climatique et s'y adapter :
 - généraliser l'intégration de la qualité environnementale et, plus largement, d'exigences liées au développement durable dans les opérations d'aménagement ; encourager la réalisation d'opérations exemplaires (quartier durable, innovation énergétique...),
 - prendre en compte les éléments climatiques tant dans les formes urbaines, l'architecture que l'aménagement des espaces extérieurs, notamment afin de réduire les îlots de chaleur urbain ;
 - développer la cohérence urbanisme / transport pour limiter les émissions de gaz à effet de serre.
- Forte de ces objectifs, la réflexion partagée sur la mobilité, les nouvelles formes urbaines et les formes d'habitat innovantes doit permettre de :
- définir une stratégie foncière globale cohérente et efficace ;
 - faire le choix d'une sobriété énergétique, tant dans le modèle de développement retenu que dans les choix opérationnels des projets, et, corrélativement, permettre le développement d'énergies renouvelables ;
 - fixer ainsi des conditions à l'expansion urbaine :
 - revoir les disponibilités d'accueil,
 - être ambitieux et volontariste sur le taux de renouvellement urbain et la densification,
 - identifier les territoires support de développement fort,
 - adapter le dimensionnement des équipements à l'ouverture à l'urbanisation, en tirant parti des potentialités existantes (réseaux et ouvrages susceptibles de répondre à un accroissement des besoins) ;
 - définir des limites claires entre urbain et non urbain,
 - appliquer un principe de développement mesuré dans les espaces non urbanisés, à vocation agricole ou naturelle, conditionné à leur valeur environnementale ;
 - intégrer de façon homogène et le plus en amont possible la problématique du cycle global de l'eau, en accord avec le SDAGE et les SAGE en cours de définition.

Une culture de sécurité et de santé des populations, pour une ville apaisée

Malgré une certaine difficulté à appréhender de manière lisible et structurée, le lien santé-environnement s'affirme de plus en plus. Polluants atmosphériques, rejets de produits chimiques et bruit font partie des déterminants environnementaux majeurs pour l'évolution de l'état de santé de la population.

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

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

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

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

- lutter contre l'étalement de l'urbanisation et la multiplication des déplacements automobiles, principale source avérée de pollution de l'air et de nuisances sonores ;
- promouvoir et mettre en œuvre la mixité urbaine, le confortement des bassins de vie, la densification, le renouvellement urbain et la proximité ;
- limiter, conditionner ou adapter les formes urbaines et les formes d'habitat ;
- intégrer de façon cohérente les orientations et servitudes définies dans les documents de prévention actés pour prévenir et gérer au mieux les risques, dans le souci d'un maintien de la sécurité des personnes et des biens ;
- repenser plus globalement les modes de fonctionnement du territoire et les modes de faire en urbanisme afin de maintenir et de créer des zones « calmes » pour la population.

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

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

Le parti d'aménagement : des concepts à une vision territoriale stratégique

Maîtriser, polariser, relier...

Issus de la Vision Stratégique de l'InterSCoT de 2010, quelques grands principes constituent les « fondamentaux » à retenir dans chaque projet de territoire car ils assurent la cohérence du projet d'aménagement à l'échelle de l'aire urbaine :

- les principes de polarisation du développement et de confortement des bassins de vie, les efforts nécessaires en termes de logement ;
- le rééquilibrage habitants-emplois des territoires, la définition d'un nouveau modèle de développement économique, la mutualisation de l'action publique sur quelques grands projets économiques structurants de périphérie ;
- l'inscription d'une limite franche urbain-rural, la « Couronne Verte », la gestion économe des ressources ;
- un nouveau modèle de déplacement multimodal, le lien entre urbanisme et transport.

L'objectif du parti d'aménagement est de traduire ces principes pour le SCoT de la Grande agglomération toulousaine, et d'identifier clairement :

- ce qui relève d'une cohérence à l'échelle de l'aire urbaine, les fondamentaux qui doivent faire l'objet d'un accord entre les territoires, et d'une convergence des moyens dans la mise en œuvre (coopération d'objectifs entre acteurs) ;
- ce qui est spécifique à la Grande agglomération toulousaine en raison de sa dynamique urbaine propre, des fonctions métropolitaines qu'elle assure et de sa responsabilité vis-à-vis des autres territoires, notamment en matière d'accueil de population et de maîtrise de l'étalement urbain.

Ainsi, en totale complémentarité avec le verbe **accueillir** décliné dans les objectifs stratégiques précédemment présentés, le parti d'aménagement est décliné autour de trois autres verbes :

- **maîtriser,**
- **polariser,**
- **relier.**

Il s'inscrit également dans la continuité des cartes stratégiques, présentées en partie 1 du présent document, qui posent les grands principes de la Vision stratégique de l'aire urbaine, du centre vers la périphérie, .

Piloter la mise en œuvre du projet et sa gouvernance (le 5^e verbe) est traité dans la partie 5.

Les orientations stratégiques qui en résultent pour la Grande agglomération toulousaine constituent le cœur de son projet politique. Chacune d'elles permet de traduire les objectifs retenus (maîtriser, polariser, relier) en identifiant les éléments à mettre en œuvre pour répondre à cette ambition territoriale partagée. Traduisant les grands enjeux de l'InterSCoT (par exemple la couronne verte, les continuités écologiques, la hiérarchie des lieux de développement, le fonctionnement en quadrant...) et ceux, plus spécifiques, propres au SCoT central, ces orientations sont régulièrement accompagnées d'illustrations schématiques.

Ces éléments permettent de bâtir les cartes stratégiques traduisant les concepts développés à l'échelle de la Grande agglomération toulousaine.

Il s'agit donc d'illustrations de principe, visant à représenter schématiquement les différents thèmes du parti d'aménagement.

Maîtriser l'urbanisation, faire fructifier le capital naturel et agricole, bien commun du territoire

Révéler en préalable les espaces stratégiques composant la trame naturelle et agricole du territoire

Il s'agit de bien identifier l'ensemble des espaces non urbanisés et jugés stratégiques à préserver à long terme. Cette préservation-valorisation doit à la fois être cohérente sur l'ensemble du territoire, pour garantir effectivement sa pérennité, et déclinable à toutes les échelles de planification et de projet.

Maîtriser l'étalement urbain

Dans le prolongement du SCoT de 2010, le Smeat vise une consommation d'espace économe en terres agricoles, naturelles et forestières. Cette ressource essentielle pour l'équilibre de la grande agglomération, support de la nature en ville, porteuse de biodiversité, qui façonne les paysages, porte la filière agroalimentaire et alimente les circuits courts ne sera mobilisée qu'afin d'accueillir les développements qui ne pourraient s'inscrire au sein des tissus urbains existants, l'intensification étant une priorité.

Les espaces naturels remarquables et territoires de fonctionnement écologique, les espaces agricoles à enjeu

Emmenés par la forêt et l'arc boisé de Bouconne, les vallées des cours d'eau, mais aussi les zones de gravières

en eau le long du fleuve et les falaises de Garonne et d'Ariège, les espaces naturels de qualité reconnue, cœurs de biodiversité inventoriés récemment et protégés, sont à valoriser. En tant qu'habitat remarquable et de par les populations floristiques et faunistiques recensées et identifiées qui y habitent de façon permanente ou temporaire (migrations), ils représentent des milieux aquatiques (cours d'eau, anciennes gravières), des milieux forestiers, des milieux ouverts (notamment à proximité des bois et forêts) et des milieux thermophiles (milieux secs et ensoleillés) à protéger.

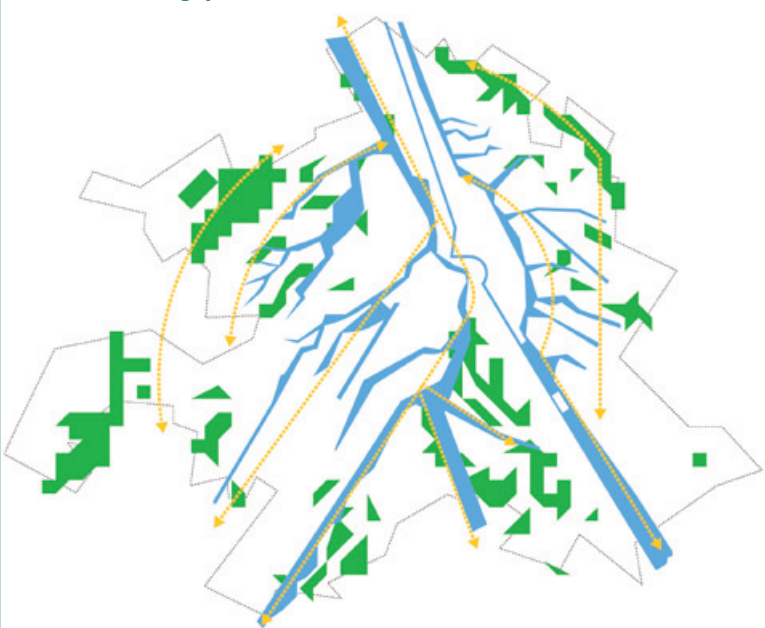
Parce qu'elle est également source de biodiversité et surtout parce qu'elle contribue au maintien de la qualité biologique des cœurs de biodiversité grâce aux liaisons qu'elle crée entre ces derniers, il conviendra aussi de porter attention au maintien de la qualité de la nature dite « ordinaire ».

Celle-ci porte en effet une grande partie des corridors écologiques qui traversent et irriguent le territoire, cheminements de moindre obstacle aptes à conduire le plus efficacement possible les espèces, animales notamment, d'un point à un autre. De nature purement fonctionnelle, ces liaisons entre écosystèmes ou différents habitats d'une espèce (ou d'un groupe d'espèces interdépendantes) permettent sa dispersion et sa migration, et donc sa survie. Le tracé inclut la plupart du temps des espaces « verts » naturels, agricoles, mais aussi urbains, dont la continuité est à préserver.

Ces espaces, formant une « couronne » autour de l'agglomération, connaissent en effet aujourd'hui une pression foncière très importante fragilisant les terrains agricoles confrontés au développement urbain. Cette « couronne » est pourtant, plus que partout ailleurs, le lieu où les vocations agricoles actuelles sont essentielles à maintenir : il convient donc de pérenniser l'agriculture viable présente aux franges de l'agglomération, de la conforter en la diversifiant (maraîchage, productions biologiques...), de développer les circuits courts de vente de productions agricoles au service d'un mode de consommation plus durable...

L'identification de ces espaces comme « zones d'activité économique agricole », gérés et valorisés comme des espaces de projet, apparaîtrait comme un gage de viabilité.

Continuités écologiques



Les grands paysages identitaires et certains paysages rapprochés

La grande diversité de paysages du territoire s'est enrichie grâce à une géographie très variée qui a déterminé l'organisation spatiale et grâce à une activité humaine qui a modelé au fil du temps les paysages en fonction de ses différentes pratiques. Cette qualité paysagère, véritable richesse du territoire, doit être préservée et confortée par les politiques publiques. L'identité et l'histoire des lieux sont à accompagner, en s'appuyant notamment sur les grands paysages présents. Ces derniers sont des paysages ouverts, où les vues sont dégagées et les horizons lointains, offrant des perspectives sur des paysages encore plus éloignés : les coteaux sud et est en balcon sur les Pyrénées, la grande plaine agricole de la Garonne au sud...

Ce sont aussi les grandes unités paysagères homogènes : la masse boisée des forêts (Bouconne, Eaunes...), la margelle boisée et vallonnée de la haute terrasse de Garonne – limite entre les coteaux du Gers et la plaine de la Garonne –, les paysages particuliers des falaises au-dessus de l'Ariège et de la Garonne, le paysage linéaire du Canal du Midi, mais aussi les ensembles bâtis, tant Toulouse qu'un village perché sur un mamelon des coteaux... Certains paysages rapprochés sont également à retenir, leur caractère particulier offrant une valeur ajoutée aux paysages dits « ordinaires ».

Les espaces d' « opportunité »

Ces espaces ouverts sont par ailleurs déjà protégés en raison de leur exposition à des risques (inondation, mouvement de terrain, industriel) ou à de fortes nuisances (environnement sonore routier, ferré ou aérien) ou encore du fait de la présence de périmètres de protection de l'approvisionnement en eau potable. Leur valorisation permet de transformer des contraintes urbaines en atouts pour la continuité du maillage vert et bleu de l'ensemble du territoire, supports de projets agricoles ou naturels de haute qualité paysagère offerts au plaisir des habitants.

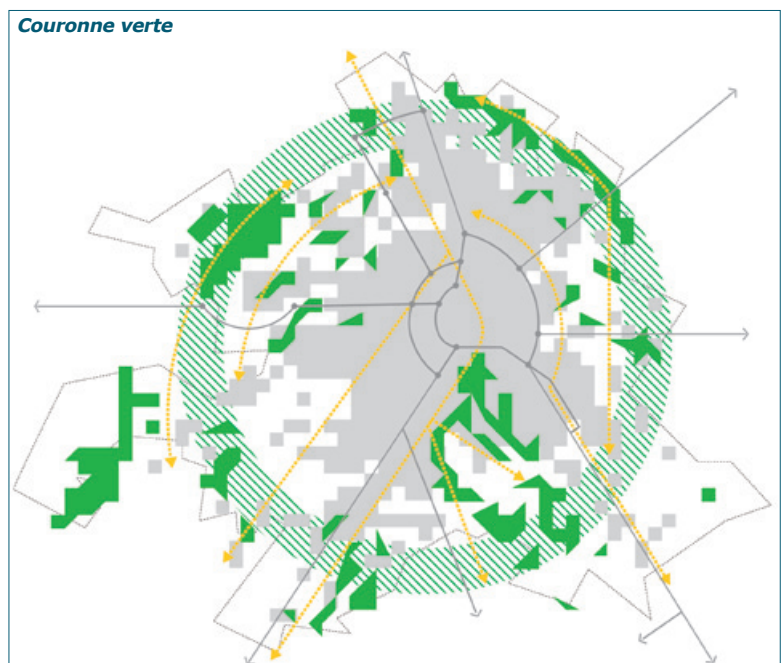
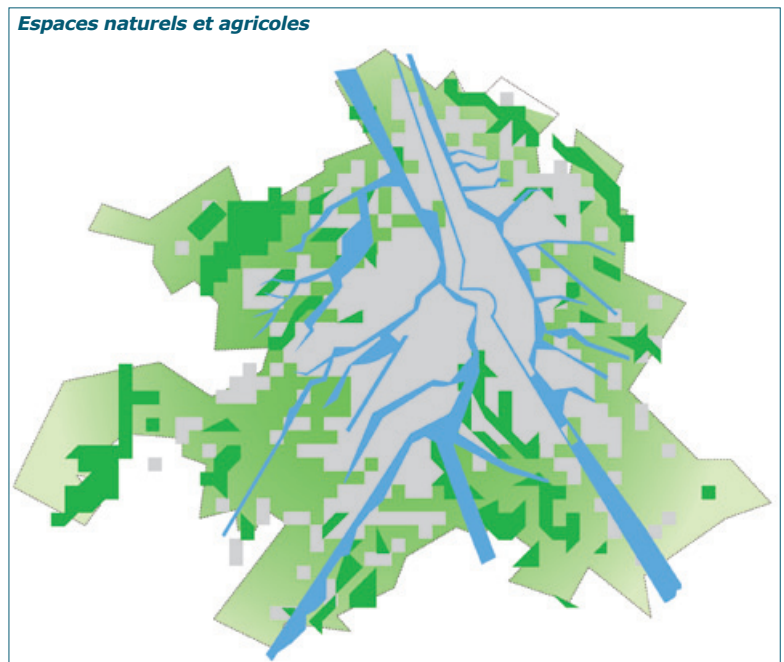
Valoriser les espaces ouverts à travers un maillage « vert et bleu » cohérent

Le projet de territoire permet d'aller au-delà d'une simple protection des espaces stratégiques en organisant son fonctionnement dans la cohérence et l'équilibre.

Une déclinaison de cet objectif à l'échelle des espaces non urbanisés est tout à fait légitime, et indispensable quand il s'agit de répondre par le projet au maintien de la vocation de ces espaces non urbanisés, et par là-même de lutter contre les phénomènes tendanciels

de spéculation foncière qui y sont observés, notamment au pourtour de la Ville intense.

Permettre le développement d'un réseau écologique fonctionnel, révéler un véritable réseau vert de proximité, accessible à tous, pérenniser des espaces économiques agricoles (avec le souci majeur de la continuité), redonner une identité paysagère au terri-



toire, assurer la connexion avec la charpente paysagère régionale et promouvoir, par incidence, l'image d'une certaine qualité urbaine, toutes ces actions trouvent leur viabilité à travers la construction d'une ossature, d'une mise en réseau dans laquelle se réfléchissent et s'articulent tous les projets d'aménagement et de développement des territoires, afin de garantir sa pérennité. Avec cette ossature, il s'agit de s'appuyer sur la géographie du territoire, fondement de son organisation spatiale, et donc de renforcer le réseau stratégique des entités agricoles et naturelles (dont boisées), et notamment d'assurer la reconquête de certaines liaisons (la vallée de l'Hers-Mort et le Canal du Midi, le lien Ariège-Garonne, le lien Garonne-hautes terrasses-Bouconne, les coteaux du Lauragais...), la consolidation des grandes pénétrantes agricoles et boisées aux côtés du chevelu hydrographique (l'arc de Bouconne et Rieumes, les coteaux du Girou, ceux de l'Ariège...), mais aussi la valorisation et le renforcement de la place de la nature en ville. Une politique de reboisement affirmée, un réinvestissement réel sur les secteurs de gravières en eau illustrent, à titre d'exemples, les mesures à engager pour satisfaire ces objectifs.

La constitution d'un maillage vert et bleu irriguant l'ensemble du territoire, urbain et non urbain, s'appuie donc par principe sur :

- des espaces dits intangibles, dont la vocation stricte est de rester non urbanisés : les espaces stratégiques protégés cités ci-avant constituent alors un « capital inaliénable ». Les plus fragiles de

ces espaces, car soumis à la pression foncière qui s'affirme aux abords immédiats de la Ville intense, forment donc une Couronne verte, dont la protection doit être renforcée à long terme et qui devient de fait espace de projets :

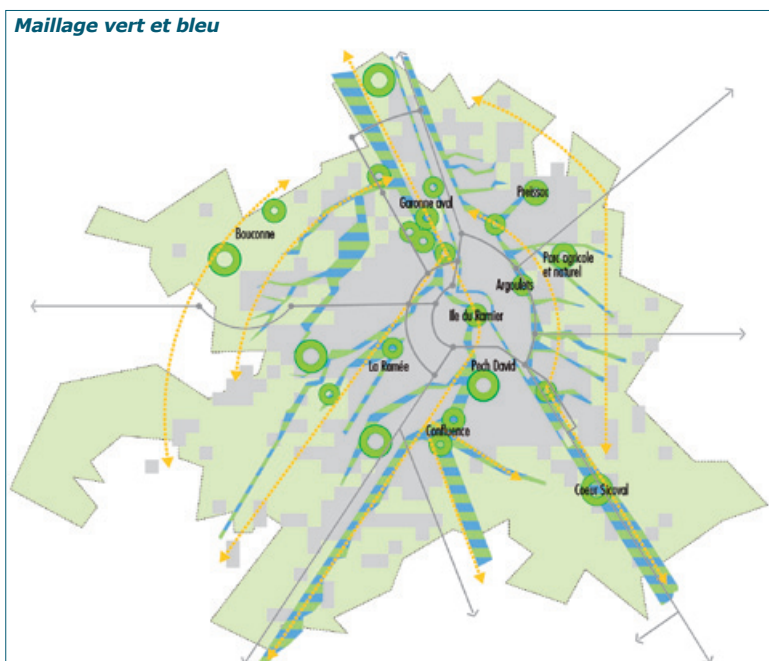
- mise en œuvre de projets, plans ou programmes de territoires, agricoles et/ou naturels, faisant l'objet d'investissements publics : soutien aux porteurs de projets, acquisition foncière, maîtrise d'ouvrage...
- projets « verts », dont certains sont d'ores et déjà engagés, à poursuivre et à mettre en réseau.

Cette couronne s'ancre donc sur les massifs forestiers (Bouconne, Preissac...), les paysages agricoles remarquables (plaine agricole à l'ouest, coteaux à l'est et au sud), mais également les espaces de projets à l'œuvre (parc naturel urbain à Pin-Balma, zone verte majeure sur le Sicoval, ou encore Confluence Garonne-Ariège) ;

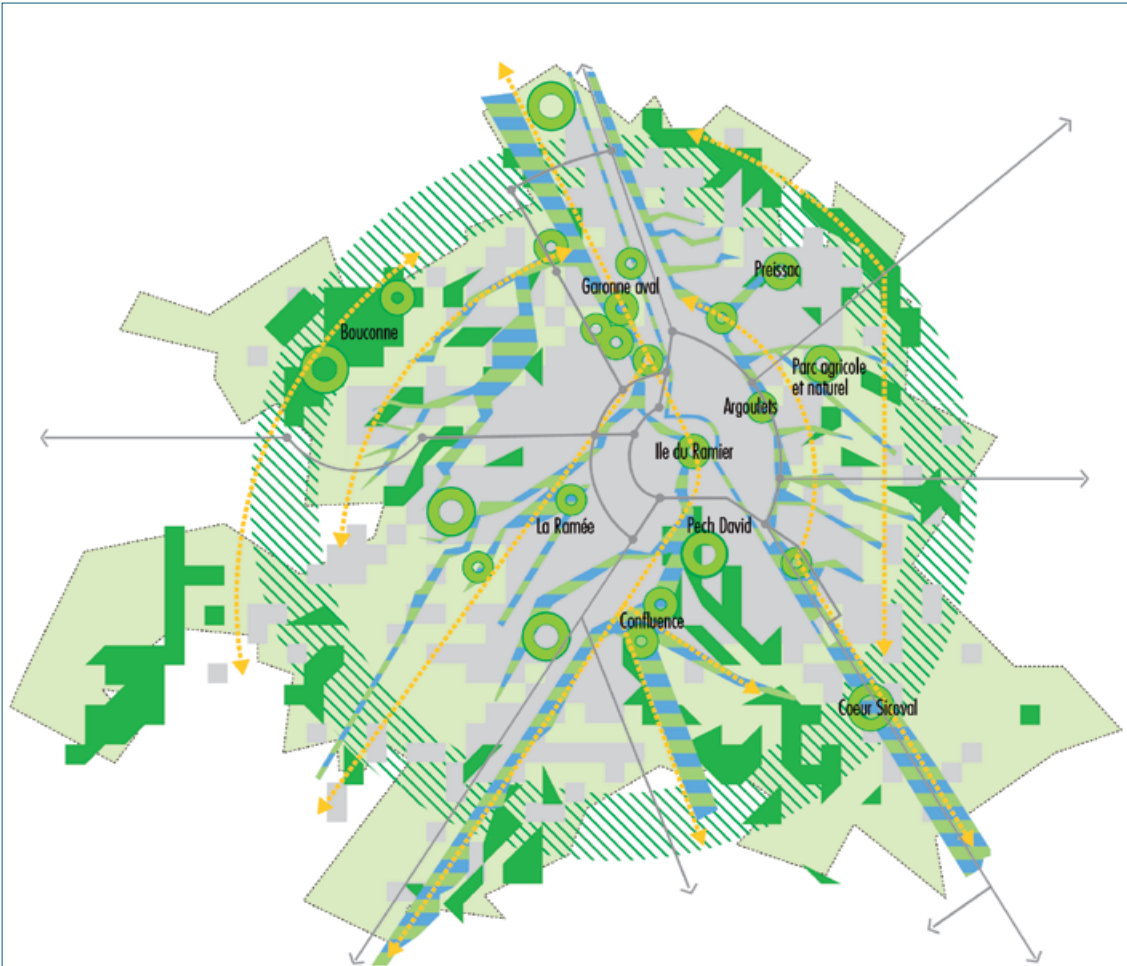
- des coupures vertes entre espaces urbanisés : ces coupures ont pour fonction de ménager des espaces de respiration « verts » au sein de l'urbain et d'éviter la poursuite de continuum urbains, le long des grandes infrastructures notamment ; une largeur minimale pourra être définie ;
- des liaisons vertes, dont certaines sont à remettre en état : ces liaisons mettent finalement la nature en réseau sur la totalité du territoire et permettent à plusieurs fonctionnalités de se côtoyer : fonctionnement écologique cohérent, paysages, agriculture, mais aussi loisirs...

Certains sites répondent d'ailleurs d'ores et déjà à une fonction sociale et un usage récréatif : les sites verts naturels ou artificialisés de loisirs.

La forêt de Bouconne ou le bois de Preissac apparaissent ainsi comme des lieux privilégiés de cet usage de loisirs. Les Argoulets ou La Ramée constituent aussi des espaces de respiration des territoires urbanisés en assurant une fonction de proximité. Demain, cette fonction pourrait être fortement renforcée sur l'Île du Ramier, après le départ du Parc des Expositions. Le réseau hydrographique laisse également envisager deux grands espaces de ce type : Garonne aval au nord et Confluences au sud. Enfin, le futur Parc agricole et naturel de Pin-Balma et la zone verte « Cœur Sicoval » renforceront le maillage vert de la Grande agglomération toulousaine. La mise en réseau de ces sites permettra d'en élargir la fréquentation et de préserver par la même occasion les continuités écologiques.





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







Maîtriser

Révéler les espaces stratégiques composant la trame naturelle et agricole du territoire
Définir et protéger les territoires non urbanisés stratégiques...

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

...les valoriser à travers un maillage Vert et Bleu cohérent irriguant le territoire et accessible aux habitants, s'appuyant sur les territoires non urbanisés stratégiques

-  Constituer une **Couronne Verte**, espace de projet, s'appuyant sur les espaces verts majeurs les plus fragiles, soumis à pression foncière
-  Assurer l'accès au réseau hydrographique et aux ripisylves associées
-  Préserver les continuités écologiques
-  Développer les sites naturels et de loisirs et leur mise en réseau

 Espaces urbanisés  Voiries principales

« Polariser » : promouvoir un modèle urbain polycentrique et hiérarchisé

Structurer l'Agglomération autour de territoires « à vivre »

Une organisation en quadrants, dont l'équilibre est à favoriser

Au cours de la dernière décennie, les bassins de vie de la Grande agglomération toulousaine étaient plutôt envisagés sous l'angle « sectoriel ». Toutefois, l'évolution des comportements d'achats, de mobilité ou d'accès aux services montre aujourd'hui une réelle dynamique de fonctionnement du territoire et révèle de nouvelles « proximités » entre habitat, emploi et offre de services à l'échelle des quadrants.

A l'échelle du SCoT de la Grande agglomération toulousaine, semblent donc s'esquisser désormais de véritables territoires d'équilibre en quatre quadrants qui témoignent de cette nouvelle réalité vécue au quotidien par les habitants.

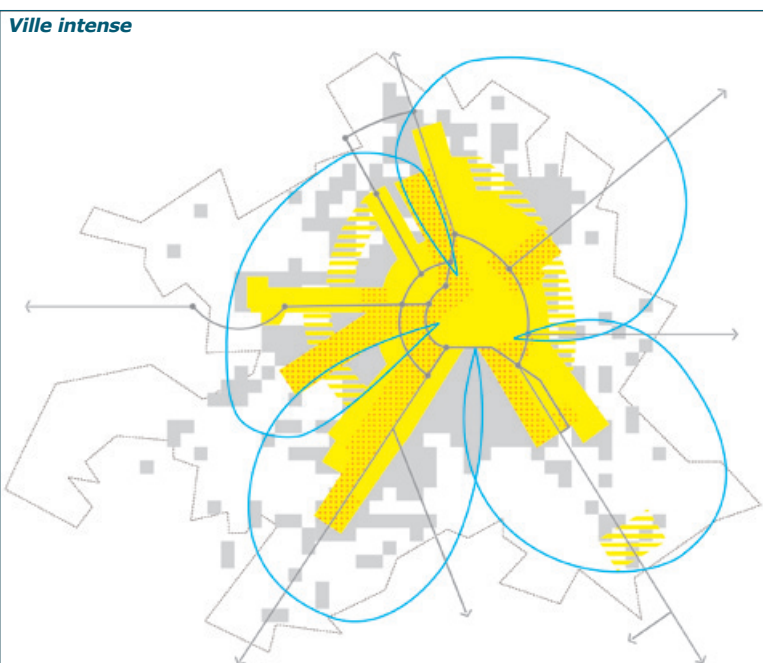
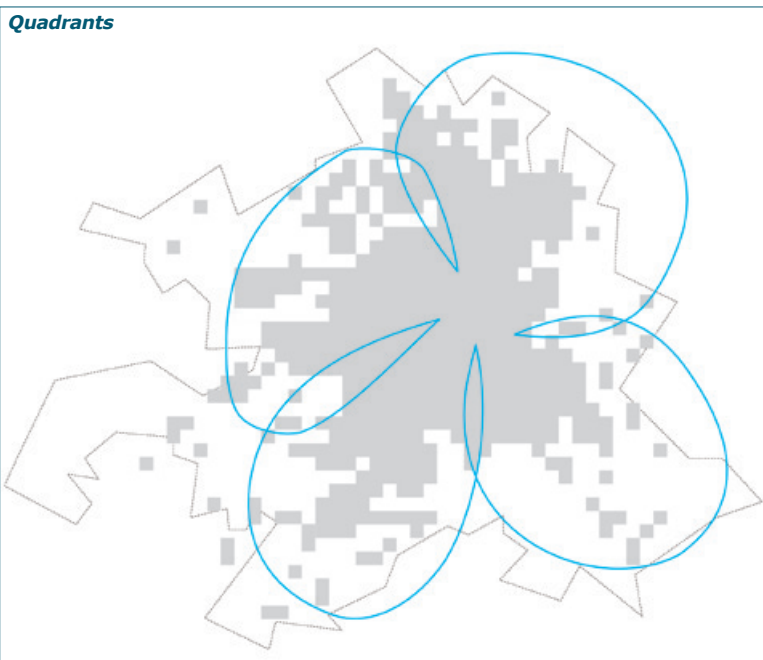
Ces quadrants, qui s'ouvrent sur les quatre points cardinaux du territoire, ont un ancrage fort sur le cœur d'agglomération, et notamment sur des quartiers de la ville-centre ; à l'image du quadrant Sud-Est dont l'attache à Toulouse s'effectue au niveau des quartiers de Rangueil ou Montaudran, puis Ramonville, Labège et Saint-Orens en première couronne.

Pour autant, sous une apparente homogénéité, les quadrants n'ont pas connu le même développement au cours des dernières années, et ne disposent en conséquence pas tous du même niveau d'autonomie (faible autonomie du Nord-Est, par exemple). Dans ce contexte, la recherche d'un équilibre entre chacun de ces bassins de vie sera l'un des objectifs poursuivis dans le SCoT de la Grande agglomération toulousaine.

Pour une Ville intense, lieu de mixité urbaine

Au-delà de cette approche « à grande maille » de l'organisation en quadrants, la valorisation du territoire de vie quotidienne des habitants passe par la promotion de la mixité des fonctions. Les territoires les mieux desservis en TC sont les lieux privilégiés de l'expression de la mixité et de la diversité urbaine : habitat, activités, équipements cohabitent et interagissent au sein d'un espace accessible à tous.

Dans cette logique, une attention forte sera portée aux futurs quartiers, alors que dans le même temps, priorité sera donnée au renouvellement mixte et à l'intensification urbaine des secteurs construits de faible densité, monofonctionnels et peu valorisés.



Le projet de SCoT de la Grande agglomération toulousaine s'inscrit bien plus dans une logique de mixité fonctionnelle et d'intensification urbaine que de spécialisation et d'extension. Il vise en effet à privilégier l'accueil de l'emploi et de la population en intensifiant la ville par :

- la densification des quartiers faiblement peuplés, en augmentant les capacités de développement dans les documents d'urbanisme et en comblant les espaces libres d'occupation en milieu urbain ;
- le renouvellement urbain, en régénérant la ville sur elle-même dans les espaces les plus dévalorisés, peu fonctionnels et /ou peu qualitatifs.

Cette intensification doit privilégier la mixité des tissus en assurant une réelle complémentarité entre accueil des habitants et accueil des activités. Il s'agira donc à la fois de faire preuve de volontarisme en matière de réglementation et d'innovation en terme de formes urbaines.

Si la priorité est donnée au renforcement de l'accueil dans les tissus existants, les perspectives de croissance conduisent à s'interroger sur les capacités d'accueil en extension urbaine. Des territoires d'extension seront donc proposés au regard de leur desserte future en TC performants, faisant de cette desserte et d'un niveau de densité minimum les préalables à toute mobilisation du foncier.

L'enjeu de polarisation défini à l'échelle de la Grande agglomération vise à faire porter le développement urbain et l'accueil démographique par les communes qui disposeront d'une desserte en transports collectifs efficiente et répondre ainsi à des objectifs de moindre consommation d'espace.

Cette « Ville intense », portée par le cœur d'agglomération, trouvera également de possibles extensions le long des axes suivants :

- l'axe Ouest Toulouse-Colomiers, voire demain Brax, Pibrac, Léguevin,
- l'axe Nord-Ouest jusqu'à Beauzelle,
- l'axe Sud-Ouest jusqu'à Plaisance,
- l'axe Nord jusqu'à Bruguères,
- l'axe Sud-Est jusqu'à Escalquens,
- l'axe Sud jusqu'à Muret.

S'ajoutent à ces territoires deux arcs de croissance : l'un à l'est (de Castelnau à Saint-Orens...), l'autre au sud-ouest (de Pibrac à Portet-sur-Garonne).

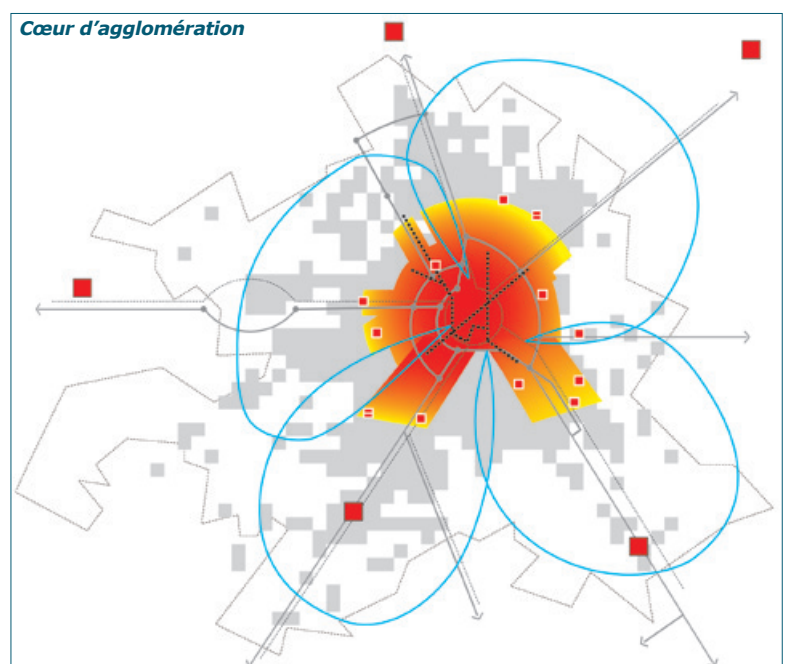
Au sein de la Ville intense, polariser la croissance sur les principales centralités urbaines pour mieux maîtriser le développement du territoire

Conforter le rôle fédérateur du cœur d'agglomération

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

Les quartiers péricentraux, en extension de l'hypercentre, sont organisés autour de faubourgs, bien reliés, bien équipés et pour la plupart pourvoyeurs d'emploi, à l'image des Minimes, Saint-Cyprien, Saint-Michel ou Marengo-Bonnefoy. Ils constituent des relais de l'hypercentre, à conforter par une amélioration de leur accessibilité au centre, un programme ambitieux de renouvellement urbain, un développement de l'offre de services...

Dans cette même logique, quelques faubourgs et quartiers plus périphériques (Ranguel, Montaudran, Purpan, Saint-Martin du Touch...) viennent compléter cette armature « intra-urbaine » et constituent de fait par leur accroche sur les centres urbains, des lieux de croissance de la Grande agglomération toulousaine.



Au sein du cœur d'agglomération, l'importance des fonctions urbaines des communes situées au contact de la ville-centre, les continuités et les liens fonctionnels qui se sont peu à peu développés entre elles, mettent en évidence la cohérence urbaine qui existe entre ces entités.

Ainsi, au-delà des centralités historiques comme Colomiers ou Blagnac, et plus récemment de Balma-Quint, Tournefeuille, Labège ou Ramonville, plusieurs autres communes, par leur proximité avec la ville centre, en affirmant leur attractivité, disposent d'ores et déjà des atouts de centres urbains : Cugnaux - Villeneuve-Tolosane, Launaguet, Portet-sur-Garonne, L'Union - Saint-Jean et Saint-Orens.

Ces centres urbains, lieux par excellence de mixité et de développement par la diversité des fonctions urbaines qu'ils proposent, sont à conforter dans leur rayonnement et leur attractivité en tant que territoires prioritaires pour l'accueil du développement (population-emploi).

Développer les fonctions de centralité dans les territoires bien desservis par un axe de TC performant

Apparaissent ainsi, au-delà des centres urbains du cœur d'agglomération, des pôles secondaires, supports de la croissance pour la Ville intense.

Dès lors, le rayonnement de ces centralités est à confirmer au regard du rôle que jouent la plupart d'entre elles en matière d'accueil de population, d'emplois ou

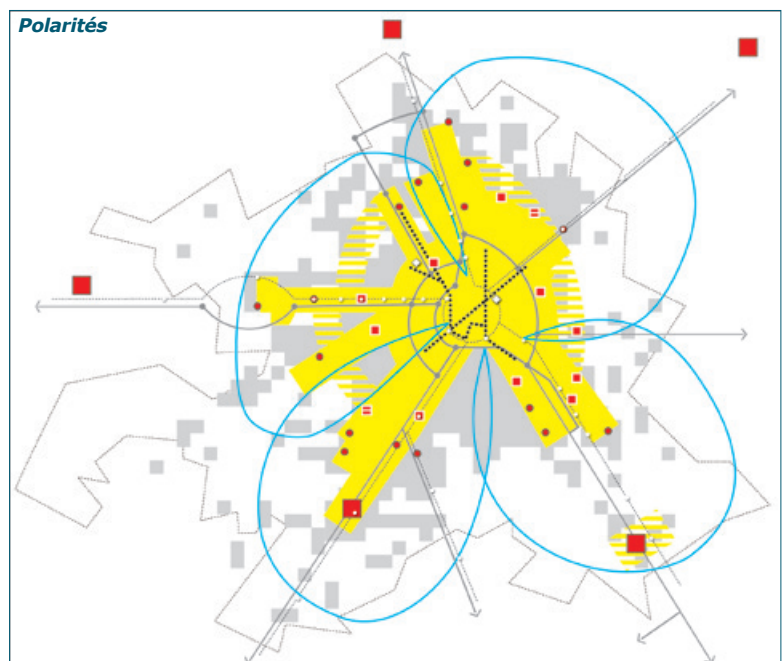
d'équipements, mais aussi et surtout de la desserte actuelle ou future de ces communes par les Transports Collectifs performants (cadencement au quart d'heure, maillage, temps de parcours). En conséquence, ces communes constituent des territoires préférentiels pour l'accueil de nouvelles populations et d'emplois.

Cette Ville intense s'appuie également sur des centralités sectorielles qui structurent les bassins de vie intermédiaires en concentrant des fonctions urbaines développées et une attractivité économique importante ou en devenir. Elles se situent à la charnière entre les SCoT périphériques et la Grande agglomération, ou entre l'InterSCoT et les espaces voisins, où elles jouent un rôle de transition et d'articulation.

Six centralités sectorielles peuvent ainsi être identifiées à l'échelle de l'InterSCoT :

- deux se trouvent dans le périmètre du SCoT : la centralité historique de Muret, mais aussi le pôle économique en émergence du Sud Sicoval (Montgiscard-Baziège-Ayguésives) ;
- quatre sont situées sur le périmètre de l'InterSCoT ou à ses franges : le pôle économique et urbain de Castelnaud d'Estrétefonds / Grenade, le centre bourg de Castelnaudary, ainsi que L'Isle-Jourdain dans le Gers et Saint-Sulpice dans le Tarn.

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



Conforter les portes métropolitaines et leur fonction d'interface

Les portes métropolitaines doivent s'appuyer sur de véritables pôles d'interconnexion. Elles jouent un rôle d'échange très important dans les déplacements entre le cœur d'agglomération et les territoires d'équilibre en raison de leur situation stratégique, à la croisée :

- du réseau TC maillé (lignes métro, tramway, réseau ferré),
- du réseau de Transport en Commun performants vers la périphérie,
- du réseau de voies primaires.

Situés sur les axes majeurs, ces « postes de centralité avancés » sont les lieux d'accueil privilégiés des grands équipements et services urbains, générateurs de trafic (hôpitaux, universités, services publics, grands équipements sportifs...), mais également des zones d'emplois métropolitaines. En effet, en conjuguant ainsi « accessibilité » et « lisibilité », ces portes métropolitaines créent un environnement très favorable à l'accueil des pôles économiques majeurs et à la recomposition/diversification des pôles d'emplois existants.

A ce titre elles jouent un double rôle :

- d'une part, elles constituent des entrées d'agglomération pour l'aire métropolitaine et au-delà. A ce titre, elles accueillent des équipements majeurs et doivent disposer d'une interconnexion entre desserte externe (voirie primaire, TGV, aéroport) et réseau TC ;

- d'autre part, desservies par une offre multimodale, elles constituent des pôles d'emploi et de services majeurs pour les habitants de la Grande agglomération.

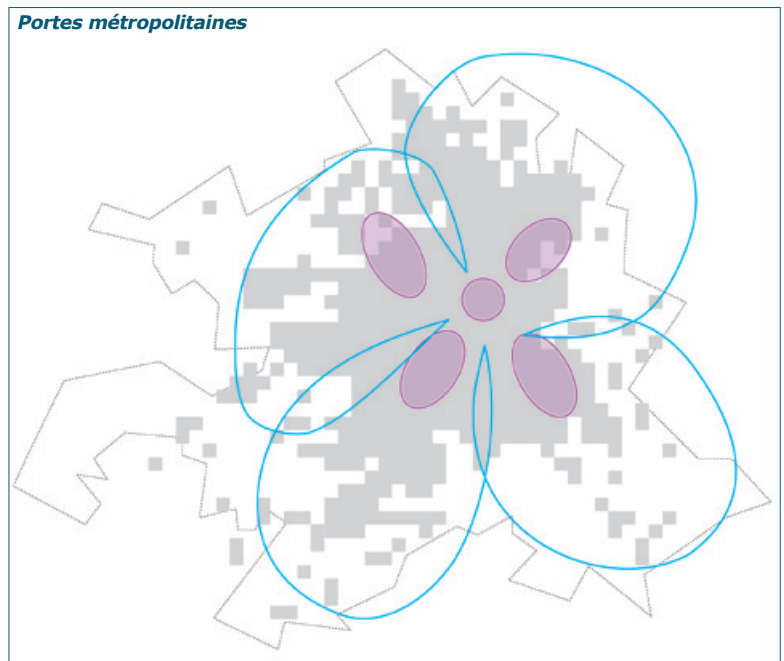
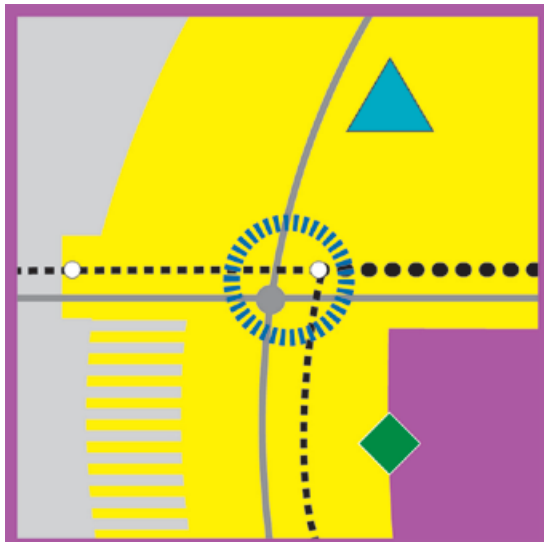


Schéma de principe des portes métropolitaines



- Fortifier le rôle moteur du cœur d'agglomération, inscrire les grands sites métropolitains dans une dynamique urbaine renforcée au sein des portes métropolitaines
- Favoriser l'accueil de l'emploi et des habitants dans les territoires mixtes de densification et d'extension
- Pôle d'interconnexion
- Voirie principale
- Réseau ferré / gare
- TCSP métro / tram
- Equipement métropolitain
- Nouveaux secteurs d'activités
- Tâche urbaine

A l'interface entre le cœur d'agglomération et les différents territoires d'équilibre, cinq portes métropolitaines structurent le territoire :

- la « Porte Internationale » dans le secteur Nord-Ouest,
- la « Porte de Lyon » dans le secteur Nord-Est,
- la « Porte Méditerranée » dans le secteur Sud-Est,
- la « Porte d'Espagne » dans le secteur Sud-Ouest,
- le centre-ville de Toulouse.

Au-delà de la Ville intense, assurer la polarisation par un développement mesuré

Au-delà de la Ville intense, les territoires de développement mesuré profitent d'une organisation en bassins de proximité structurés autour de quelques pôles de services.

Cinq pôles de services irriguent ces territoires en assurant une offre essentielle en équipements, commerces et services, mais également, pour deux d'entre eux, une desserte ferroviaire.

Les pôles de services sont :

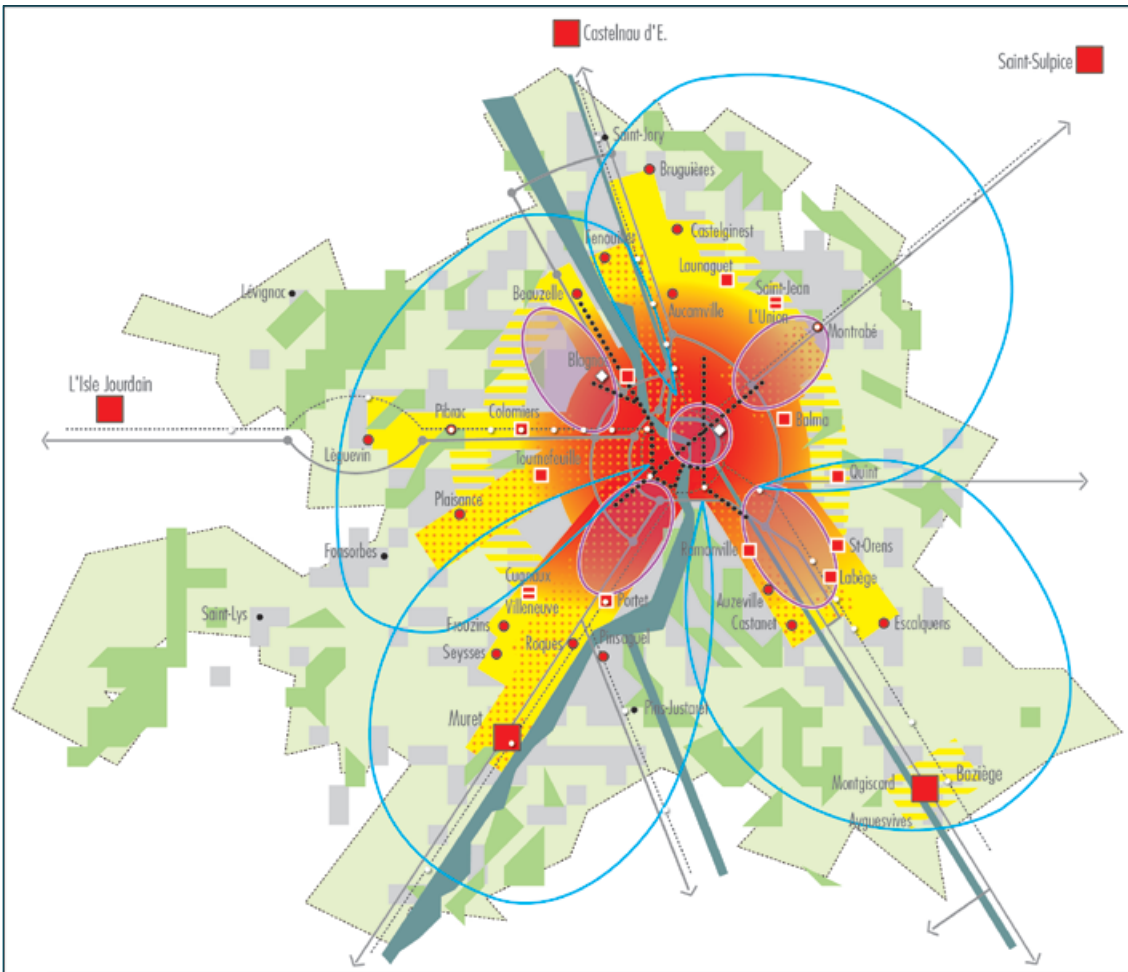
- St Jory (gare),
- Pin-Justaret (gare),
- St Lys,
- Fonsorbes,
- Levignac.

Développer les complémentarités avec les villes moyennes

Le SMEAT doit sur son périmètre, et en synergie avec les villes moyennes, conforter le rayonnement de la métropole toulousaine et garantir un bon niveau des équipements et des services métropolitains (accueil, culture, enseignement, recherche, transport...).

Une réflexion spécifique a été menée avec les territoires des villes moyennes proches, afin de développer de réelles complémentarités avec la métropole toulousaine. Par ailleurs, les rencontres initiées par l'InterSCoT avec les établissements publics de SCoT de ces agglomérations permettront de préciser les coopérations et les complémentarités nécessaires, notamment en matière de développement démographique, d'équipements et d'emplois.

Un modèle urbain polycentrique et hiérarchisé



Polariser

Promouvoir un modèle urbain polycentrique hiérarchisé et phasé

Dans la Ville intense, valoriser les sites métropolitains et accueillir la croissance



Fortifier le rôle moteur du cœur d'agglomération, inscrire les grands sites métropolitains dans une dynamique urbaine renforcée au sein des portes métropolitaines

Favoriser l'accueil de l'emploi et des habitants dans la ville intense :

- favoriser les centres urbains
- développer les pôles secondaires

Soutenir un renouvellement urbain dense en quartiers mixtes

Organiser des territoires d'équilibres par grands quadrants

Accompagner les territoires d'extension par une maîtrise publique

Dans les territoires de développement mesuré, s'appuyer sur une structuration en bassins de proximité

Conforter ou faire émerger des centralités sectorielles en relation avec le cœur d'agglomération, disposant d'un bon niveau d'activité économique et de service à la population

- Assurer, au sein des pôles de service, un niveau essentiel d'équipements, de services et de commerces répondant aux besoins quotidiens des habitants

■ Espaces urbanisés

■ Sites naturels majeurs

→ Voies principales

■ Cours d'eau principaux

■ Espaces naturels

---|--- Métro, tram | train, gares

◇ Aéroports, gare TGV

Traduire spatialement le modèle de développement économique

Révéler et conforter des pôles économiques métropolitains

Les pôles métropolitains sont situés principalement aujourd'hui dans le cœur d'agglomération, dans un axe de croissance reliant le Nord-Ouest (pôle aéronautique), Toulouse (spatial, météopole, Oncopôle), et le Sud-Est (Agrobiopôle, Labège Innopole). Le cœur d'agglomération concentre l'essentiel des services et équipements métropolitains, dont les universités et sites de recherche, les lieux supports des pôles de compétitivité, les centres de congrès et foires, les grands sites tertiaires et les équipements culturels. Ces pôles « tirent » la croissance et participent fortement au rayonnement métropolitain. Ils répondent au besoin de regroupement des entreprises sur des sites emblématiques qui bénéficient des effets d'agglomération. Il s'agira demain :

- de renforcer l'offre en grands équipements, de conforter les sites de recherche/innovation, d'accompagner les pôles de compétitivité ;
- de structurer et diversifier l'offre immobilière, en dimensionnant en particulier un véritable quartier d'affaires à vocation internationale ;
- d'articuler ces pôles métropolitains aux portes métropolitaines et d'assurer leur mise en réseau par une bonne desserte, notamment en transports

en commun performants, et une connexion aux grandes infrastructures de déplacement (aéroport international, future gare TGV, réseau autoroutier...).

Il faudra donc inscrire le développement des sites économiques dans une stratégie urbaine globale (SCoT, PLU intercommunaux, projets de recomposition urbaine, quartiers nouveaux) intégrant aussi, afin de renforcer son efficacité les problématiques de l'habitat, des déplacements, des équipements et services.

Promouvoir le développement économique au sein de quartiers mixtes, en favorisant le renouvellement urbain

Il s'agira :

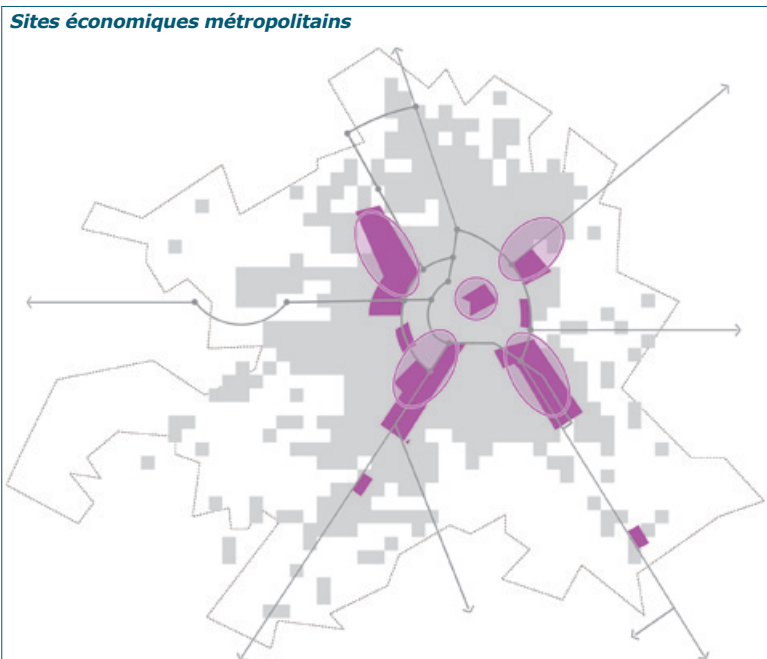
- de construire de véritables quartiers mixtes capables d'accueillir une forte densité d'activités et d'habitat ;
- de renforcer la qualité urbaine des parcs d'activité et/ou commerciaux existants par une diversification en habitat ;
- de mener des opérations de requalification économique et de renouvellement des entrées de villes historiques (RD 820 nord et sud, RD 120...) ;
- de favoriser le développement de nouveaux sites d'activité dans les secteurs bien desservis par les TC (cohérence Urbanisme/Transport).

Appuyer le développement économique sur les centralités sectorielles

En relais de la Ville intense, deux centralités sectorielles sont identifiées au sein du SCoT de la Grande agglomération toulousaine :

- Muret dispose d'ores et déjà d'atouts spécifiques pour accueillir un développement urbain et économique soutenu ;
 - le « triangle du Sicoval Sud » (Baziège - Ayguesvives - Montgiscard), à la faveur d'un grand projet urbain mixte habitat-emploi.
- En outre, il convient de prendre en compte le développement aux limites du périmètre du SMEAT sur les centralités sectorielles de Castelnaud d'Estrétefonds, Grenade, Castelnaudary, Saint-Sulpice et L'Isle-Jourdain.

Sites économiques métropolitains



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

Le territoire de la Grande agglomération toulousaine a de forts atouts en matière de diversification économique, autour des pôles de compétitivité et de secteurs clefs comme l'observation de la terre et les changements climatiques, les agro-ressources, les filières éco-environnementales.

Les sites supports des pôles de compétitivité qui irriguent l'ensemble des territoires impliqués dans ce projet se trouvent aujourd'hui dans le cœur d'agglomération :

- AgriMip Innovation, porté par les pôles agronomiques de Purpan et Auzeville,
- au cœur du Cancéropôle, le pôle de compétitivité Cancer-Bio-Santé,
- Aéronautique, Espace, Systèmes embarqués entre les sites de l'aéronautique et du spatial et dans le futur Aerospace Campus.

Demain il s'agira :

- d'accompagner les activités de diversification économique, notamment à partir des pôles de compétitivité et de veiller à une bonne diffusion de leurs impacts sur des territoires élargis ;
- de soutenir les secteurs de la recherche et de l'enseignement supérieur, notamment les projets de développement du PRES, en améliorant leur intégration dans les tissus urbains, en particulier leur ouverture sur les quartiers ;
- de considérer aussi les centralités sectorielles et les pôles d'équilibre comme de véritables pôles d'emplois (économie résidentielle et productive).

Pour contrer les risques de dépendance, les compétences locales doivent être mobilisées, afin de développer des nouveaux secteurs d'activité anticipant sur la demande future et les grandes évolutions à venir (enjeux climatiques par exemple...). Il s'agit également de garantir la diversification des emplois et qualifications, et de sécuriser les parcours professionnels, notamment en direction des populations faiblement diplômées. Dans ce cadre, les services sont également à prendre en compte : santé, services aux personnes, culture, ainsi que le tourisme et les services aux entreprises. L'agriculture offre également des opportunités de développement et d'emploi (alimentation, maraîchage) en lien avec l'organisation de circuits courts de distribution.

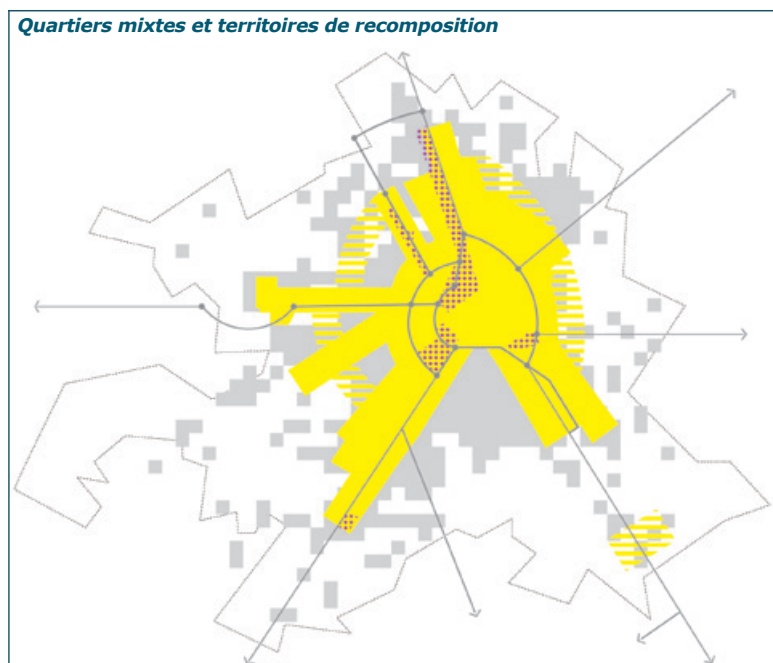
Hiérarchiser l'offre commerciale par bassin de consommation, en fonction des besoins des ménages

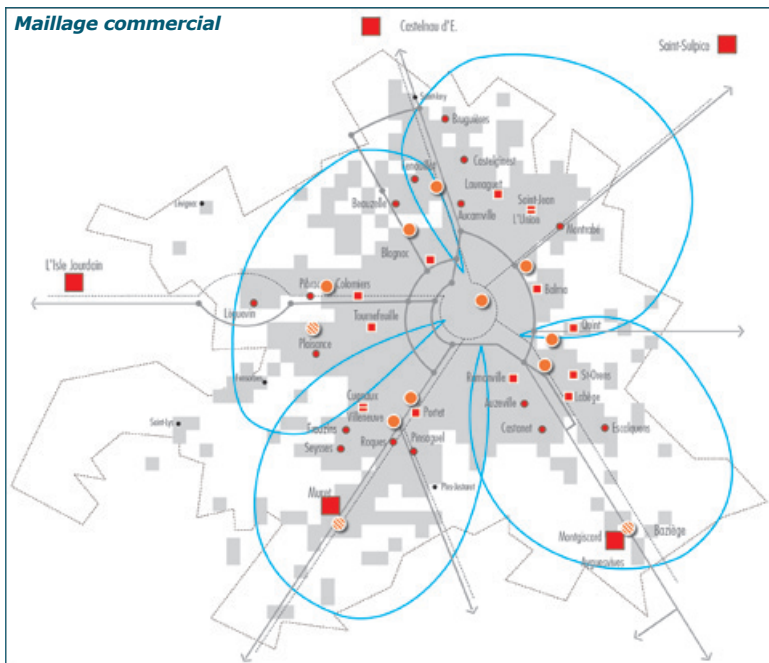
Si, à l'échelle de l'InterSCoT, l'offre commerciale paraît fortement polarisée sur le territoire central, il faut cependant relever qu'au sein même du SCoT, quatre bassins de consommation structurent le territoire. L'enjeu est de conforter cette organisation en renforçant l'autonomie commerciale de chaque quadrant au sein desquels une armature commerciale maillée et hiérarchisée doit se mettre en place.

Afin d'assurer une adéquation entre l'offre et la demande, il convient de se placer du point de vue du consommateur qui souhaite un retour à une offre accessible. Il s'agira donc de faire coïncider proximité et fréquence d'achats en privilégiant la coexistence des fonctions commerciales et d'habitation au sein de programmes mixtes, et le renforcement de l'offre de proximité dans les tissus existants.

Ainsi :

- une offre de grande proximité (boulangerie, presse...) pourra s'implanter sur l'ensemble du territoire ;
- l'offre intermédiaire correspondant à une fréquentation hebdomadaire (supermarchés, bricolage...) trouvera sa place dans les centralités urbaines, qui pourront également développer une offre en





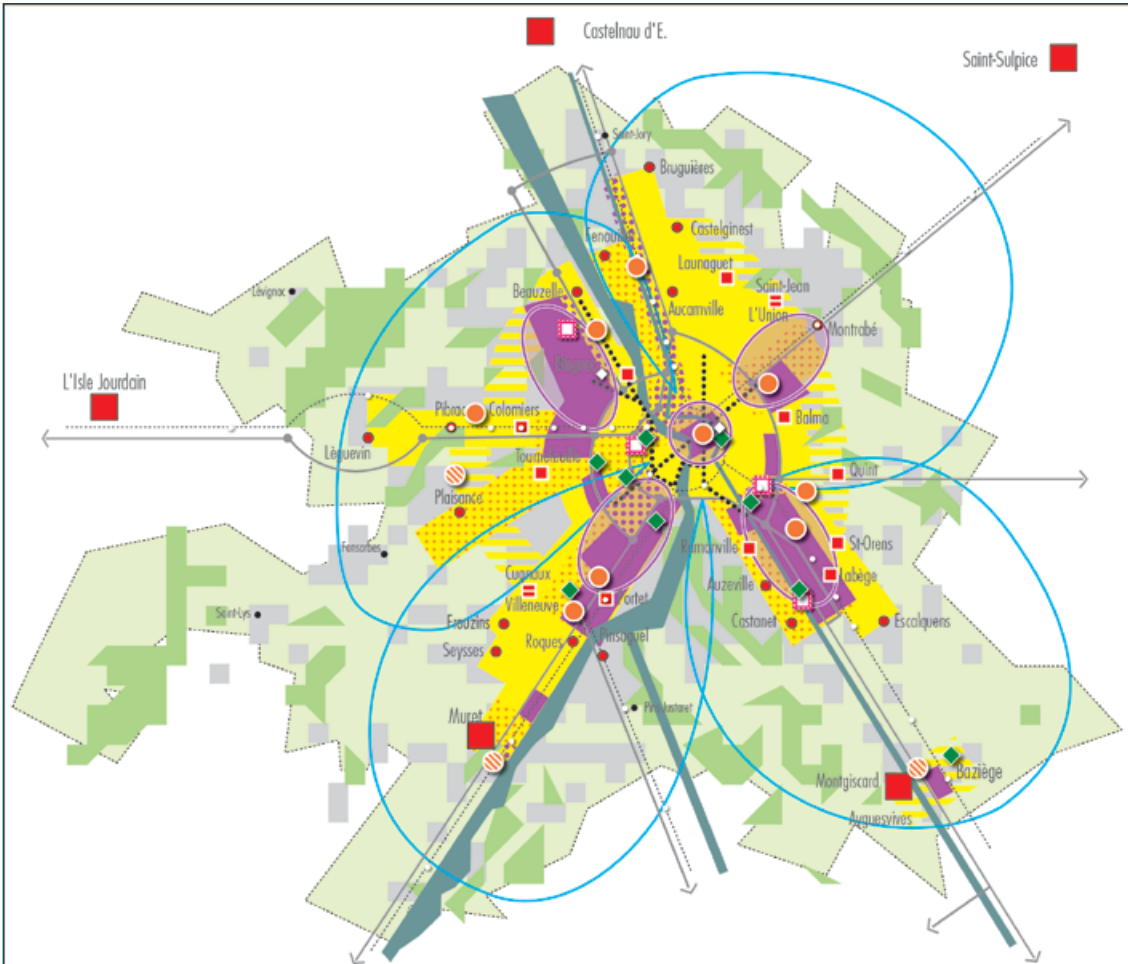
articles non pondéreux (prêt-à-porter, loisirs, biens culturels...) si elles bénéficient d'une accessibilité durable ;

- l'équipement commercial proposant des produits d'achats occasionnels (meubles, gros électroménager...) devra être limité à quelques pôles majeurs bien identifiés ;
- l'offre en grands centres commerciaux, fortement dépendants d'une desserte automobile et portés par une locomotive commerciale alimentaire de type hypermarché, apparaît aujourd'hui suffisamment structurée pour répondre à la demande des prochaines années.

Demain, dans un objectif de cohérence avec les enjeux de polarisation autour des transports urbains et de structuration de l'offre en bassins de consommation (cohérents avec les quatre quadrants identifiés), il conviendra de :

- privilégier les développements dans les lieux de densité (extension, renouvellement, intensification) en pôle de proximité ou en pôle intermédiaire ;
- s'adapter à l'évolution de l'évasion en vente à distance en préférant un élargissement de gamme plutôt qu'un accroissement de surfaces de vente existantes ;
- développer le maillage des centres-villes ou centres-bourgs en produits spécialisés par une diversification de l'offre en gamme et en produit, et assurer l'attractivité de l'hypercentre de Toulouse par une offre très spécialisée.

Organiser la complémentarité territoriale de l'économie



Polariser

Territoires moteurs de l'économie

Conforter les pôles économiques métropolitains, structurer les territoires porteurs du développement économique

- Fortifier le rôle moteur du cœur d'agglomération, inscrire les grands sites métropolitains dans une dynamique urbaine renforcée au sein des portes métropolitaines
- Favoriser l'accueil de l'emploi et des habitants dans les territoires mixtes de densification et d'extension
- Territoires de recomposition
- Territoires mixtes de redéploiement
- Encourager l'émergence de nouveaux secteurs (activités éco-environnementales, agro-ressources...)

Hiérarchiser l'offre commerciale par quadrants au plus près de la demande des ménages

- Limiter le développement des pôles commerciaux majeurs existants / futurs
- Développer les centralités et les territoires les mieux dotés en équipements, services et commerces intermédiaires
- Organiser le territoire en bassin de consommation

Espaces urbanisés	Sites naturels majeurs	Voies principales
Cours d'eau principaux	Espaces naturels	Métro, tram train, gares
		Aéroports, gare TGV

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

Pour un système de déplacements durable, privilégier densité et mixité urbaine aux abords des lignes de TC

En favorisant ou non l'allongement des distances parcourues, la dépendance envers l'automobile, la qualité des espaces de proximité et l'efficacité des transports publics, l'urbanisme est un déterminant majeur des déplacements.

L'éclatement de la ville avec de faibles densités la rend difficile à desservir en transports publics sans engager des coûts importants ; l'éloignement des différents pôles oblige à parcourir des distances élevées face auxquelles la marche à pied et le vélo sont inadaptés. La spécialisation des secteurs résidentiels et des zones d'activités engendre un allongement des distances parcourues, d'où une augmentation de la circulation automobile. Au contraire, le renoncement à la séparation des différentes fonctions urbaines (zone d'habitat, zone d'activités, zones commerciales...) des années 1960-1970 et le retour à un urbanisme de proximité rapprochant habitat, emploi, équipements et services serait, à l'échelle de bassins de mobilité, plus favorable à l'usage des modes actifs (marche à pied, vélo) et également propices à une desserte performante en transports en commun.

Le « pendant » d'un plan de déplacements ambitieux en matière de transports collectifs est donc une politique d'urbanisme et d'aménagement du territoire tout aussi ambitieuse et cohérente avec les systèmes mis en place.

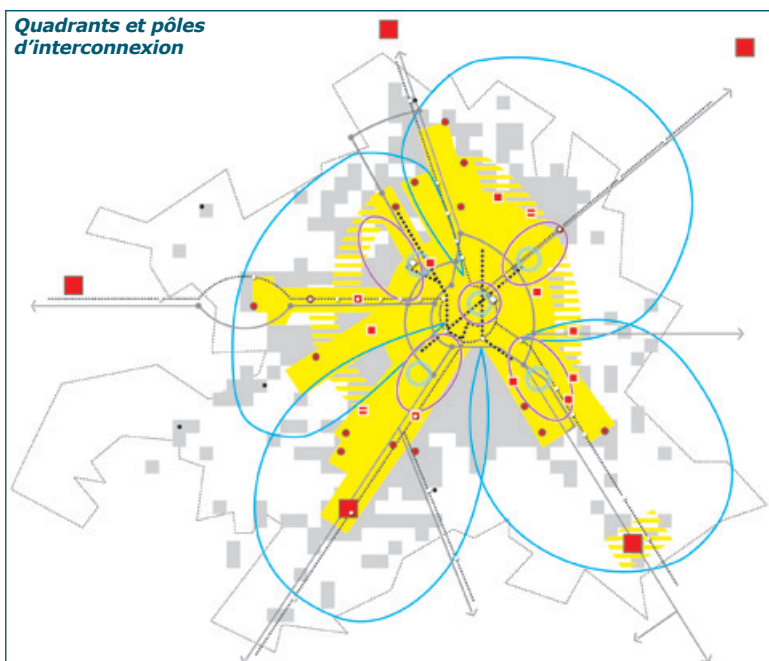
Conforter un fonctionnement en bassins de mobilité

A l'échelle de la Grande agglomération toulousaine, l'organisation en quadrant est déjà perceptible et doit être confortée. Elle traduit une relative autonomie des territoires qui permet de limiter les distances de déplacements et qui doit être affirmée par le réseau de transports collectifs.

Les quadrants s'étendent des faubourgs toulousains aux territoires périurbains proches. Leur accroche sur le cœur d'agglomération se réalise notamment sur les portes métropolitaines, lieux d'intermodalité.

Au sein des quadrants, la desserte en transports collectifs doit permettre de relier le périurbain proche aux cœurs urbains et aux secteurs attractifs du cœur d'agglomération.

Le réseau de transports collectifs performants doit structurer le territoire de la Ville intense : les axes structurants s'inscrivent dans les secteurs de développement urbain au nord, nord-est, sud-est, sud, sud-ouest, ouest, nord-ouest et permettent de relier ces territoires d'intensification urbaine au cœur d'agglomération en passant par les portes métropolitaines. Celles-ci sont des lieux d'interconnexion qui donnent accès au cœur d'agglomération tout en permettant des déplacements en TC au sein des quadrants. Au-delà du territoire de la Ville intense, les transports collectifs sont structurés en rabattement sur le réseau ferré, ou le réseau performant, avec des modes adaptés à l'intensité urbaine modérée ou faible de ces territoires.



En territoire périurbain, les centralités sectorielles qualifiées de ville-gares (Muret, Baziège) jouent un rôle particulier dans l'organisation des transports : elles sont le lieu de convergence des différents modes de transports collectifs urbains ou interurbains et doivent intégrer un pôle d'échange intermodal en cohérence avec leur statut dans l'armature urbaine. Cette organisation permet aux bassins de vie environnants d'accéder à la fois aux services et emplois de la centralité et au cœur d'agglomération.

Pour conforter le fonctionnement des quadrants, les boulevards urbains multimodaux soutiennent l'intensification urbaine dans le territoire de la « Ville intense » et accompagnent son extension, aussi bien à l'est qu'au sud-ouest. Ils constituent des voiries apaisées, supports d'urbanisation, et accueillent les modes alternatifs à la voiture (modes doux, transports collectifs).

Passer de l'étoile à la toile dans le cœur d'agglomération

Le cœur d'agglomération est un territoire d'accueil privilégié où les enjeux de renouvellement urbain sont les plus essentiels. Ce territoire est déjà dense dans sa partie centrale, et déjà relativement bien pourvu en matière de transports collectifs pour l'accès au centre. Dans sa partie périphérique, il a vocation à atteindre le niveau d'urbanité des faubourgs toulousains (enjeux d'accueil de population et d'équipement). Ce secteur comprend les grands équipements métropolitains et les grandes zones d'emploi de l'agglomération qui doivent être accessibles depuis l'ensemble du territoire et reliées entre elles.

Aujourd'hui, le maillage du réseau structurant de transports en commun est réduit et concentré sur le centre de Toulouse. En passant d'un réseau en étoile à une véritable toile, il s'agit de maximiser les possibilités de déplacements dans l'ensemble du cœur d'agglomération, notamment entre faubourgs toulousains, entre faubourgs et communes périphériques, et entre communes périphériques, et non plus seulement avec le centre-ville de Toulouse.

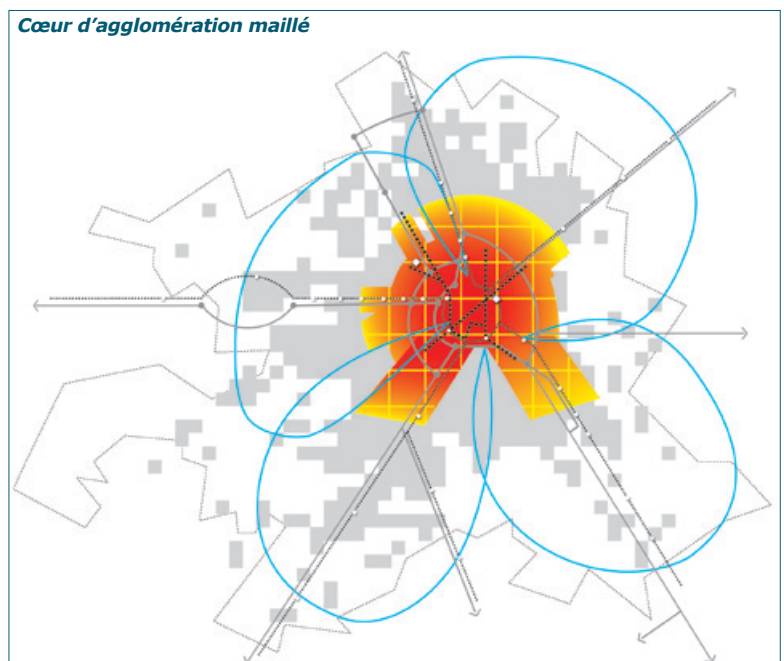
Le maillage des transports collectifs du cœur d'agglomération devra permettre :

- une desserte par des modes attractifs des secteurs à fort enjeu urbain (sites d'accueil d'équipements métropolitains ou d'habitat et d'emploi avec une forte intensité urbaine) ;

- un maillage du réseau : diversification des possibilités de correspondances entre les lignes ferroviaires, les lignes de métro, les lignes de tramway et les bus performants, notamment en site propre, de façon à faciliter les déplacements de faubourg à faubourg, de périphérie à faubourg et de périphérie à périphérie ;
- une desserte des centres urbains de première couronne par un réseau structurant en site propre ;
- une desserte des zones d'emploi proches permettant des liaisons au sein des bassins de mobilités.
- la réduction des temps de déplacement.

Confortant ce maillage TC, les boulevards urbains multimodaux devront relier entre eux les centres urbains proches, structurer l'accueil de l'urbanisation et accueillir les modes alternatifs à la voiture individuelle.

Sur le cœur d'agglomération, le réseau cyclable, qui devra être développé, et, plus largement, l'aménagement de l'espace public ont un rôle essentiel à jouer pour favoriser l'usage des modes actifs. Toute la palette des outils d'une politique globale de déplacement en faveur d'un report modal devra être déclinée sur ce territoire, et en particulier la politique de stationnement, le développement des services pour les vélos, l'incitation à l'autopartage ou aménagements pour le covoiturage, les mesures en faveur de l'intermodalité...



Préserver l'accessibilité de la métropole

L'accessibilité routière, ferroviaire, aérienne et numérique

Le maintien d'une bonne accessibilité aérienne et l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire passent notamment par une bonne desserte en transports collectifs de la gare Matabiau et de l'aéroport. Il conviendra aussi de mieux relier l'un à l'autre, notamment dans la perspective de l'accroissement du trafic TGV.

En outre, l'accessibilité routière Nord à l'aéroport international depuis les réseaux primaires et secondaires d'agglomération sera améliorée et nécessitera dans ce cadre la réalisation de deux franchissements Nord supplémentaires de la Garonne, le premier au sein du SCoT Nord, le second dans la « Ville intense ».

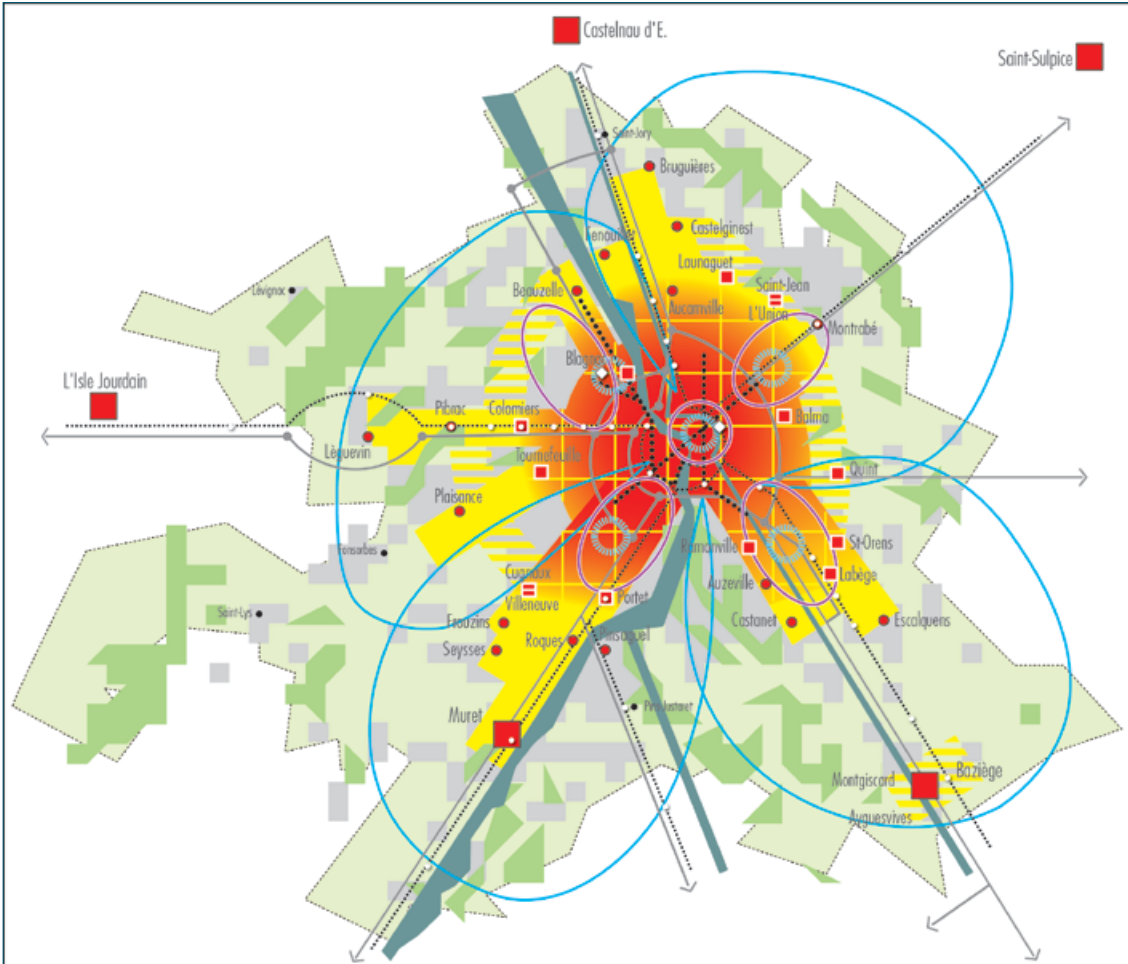
Le réseau de voirie primaire, constitué aujourd'hui essentiellement d'une étoile autoroutière à cinq branches (A 62, A 68, A 61, A 64 et RN 124) et d'un anneau de périphérie et complété d'une antenne permettant l'accès à l'aéroport, accueille des trafics de transit, d'échange et du trafic local. Il sera confronté à une forte augmentation de tous ces flux à l'avenir. Si, en terme d'usage, le trafic local est très largement majoritaire aujourd'hui sur la périphérie, il ne faut pas occulter le rôle de protection du centre de l'agg-

lomération qu'il joue vis-à-vis des flux de transit et le rôle de distribution des flux d'échange sur le cœur d'agglomération qu'il assure en donnant accès aux grandes fonctions métropolitaines (grands équipements et grandes zones d'activités).

La gestion et l'aménagement éventuel de ce réseau devront permettre la coexistence des flux locaux et nationaux et maintenir une accessibilité lisible aux grandes fonctions métropolitaines, sans entraver les politiques publiques en faveur des modes alternatifs à la voiture particulière.

La recherche d'une continuité entre l'A 64 et l'A 66 permettra de libérer la section Sud du périphérique toulousain aux capacités limitées et insérées dans des quartiers très denses de la ville-centre, des flux de transit international, notamment avec l'Ouest de l'Espagne, en particulier pour le transport de marchandises.

Enfin, le territoire de la Grande agglomération toulousaine se doit d'être relié par voie numérique tant cette dimension apparaît aujourd'hui transversale dans le fonctionnement d'un territoire : big data, e-commerce, télétravail, services à domicile, ouverture à l'international, covoiturage, services urbains... Qu'il s'agisse des quartiers mixtes, accueillants habitat et activités, ou des zones économiques dédiées, les projets d'aménagements, en extension comme en renouvellement urbain, devront intégrer une offre de réseaux numériques adaptée.



Relier

Le « système de déplacements » : Une organisation en bassins de vie arrimés à un cœur d'agglomération maillé

En secteur périurbain proche, conforter et desservir les polarités dans une logique de quadrant
 Conforter les bassins de mobilité comme espace de proximité pour les habitants, privilégier un fonctionnement qui s'appuie sur les centres urbains du cœur d'agglomération situés dans le même quadrant et les grands sites métropolitains dans une dynamique urbaine renforcée au sein des portes métropolitaines

Assurer les échanges des différents modes de transports au sein de pôles d'interconnexion d'intérêt métropolitain

Dans le cœur d'agglomération, développer un maillage TC performant
 Développer une desserte TC structurante en lien avec le cœur d'agglomération, valoriser l'usage du fer, le réseau cyclable, et l'intermodalité sur les territoires de densification et d'extension

Passer de « l'étoile à la toile » par un maillage performant en TC, créer des boulevards urbains multimodaux, privilégier les modes alternatifs à la voiture, ainsi que la densité et la mixité urbaine

Centralités sectorielles Centres urbains Pôles secondaires Pôles de service

→ Vairies principales - - - - - Métro, tram (actuel/en travaux) - - - - - Voies ferrées, gares ◇ Aéroport, gare TGV
 Espaces urbanisés Sites naturels majeurs
 Cours d'eau principaux Espaces naturels

Articulation avec les territoires limitrophes

Un projet InterSCoT qui engage la responsabilité de la Grande agglomération toulousaine

Les orientations retenues en 2010 dans la Vision Stratégique InterSCoT visent à assurer une réelle cohérence des PADD des quatre SCoT.

Au cœur de ce système, la Grande Agglomération est particulièrement concernée par cette nécessaire articulation avec les autres territoires. Cette préoccupation est légitime, notamment dans les secteurs de forte pression foncière situés aux limites du périmètre du SMEAT. En effet, les objectifs de polarisation doivent également trouver une traduction concordante à l'échelle de l'InterSCoT toulousain. De même, les modèles de développement économique et de déplacements préconisés engagent les quatre établissements publics de SCoT dans une dynamique commune, visant un juste équilibre territorial entre rayonnement et accessibilité métropolitaine d'une part, et desserrement et maillage territorial d'autre part.

Ainsi, l'articulation entre les différents projets de territoire engage la Grande agglomération toulousaine dans une démarche volontariste à l'échelle de l'InterSCoT :

- définir la localisation précise de la couronne verte (limite franche à l'urbanisation) et des corridors écologiques ; identifier le foncier à préserver et à valoriser (espaces boisés, zones agricoles, espaces récréatifs...) ;
- assurer la polarisation du développement et la maîtrise de la consommation foncière ;
- construire les complémentarités du système de déplacement entre territoires périurbains et cœur d'agglomération, en concertation avec les Autorités Organisatrices des Transports (AOT) ;
- établir un maillage hiérarchisé des équipements, commerces et services au regard des besoins des ménages et des rythmes de fréquentation ;
- assurer l'efficacité du desserrement des activités économiques par un développement public soutenu sur des zones d'activité clairement définies et à fort potentiel de croissance.

Dans cette optique, la Grande Agglomération, par son expérience de la planification urbaine, son rôle moteur dans l'aire urbaine toulousaine et son devoir de solidarité territoriale, devra s'impliquer pleinement dans la gouvernance de l'InterSCoT lors de l'élaboration des projets, de la mise en œuvre des SCoT et de leur suivi.

Assurer une logique de complémentarité sur de grands secteurs géographiques

Comme dans la Vision Stratégique InterSCoT, la complémentarité entre territoires est présentée ici sur trois grands secteurs géographiques qui partent du cœur de l'agglomération et s'ouvrent sur le péri-urbain proche et éloigné, ce qui met en évidence leur articulation et les dynamiques territoriales existantes ou à favoriser.

Ces secteurs s'appuient sur les grandes infrastructures routières et ferrées qui constituent de grands axes de circulation et les lieux historiques du développement, comme la RD 820 ou la RD 813. Ils correspondent de fait à des « territoires vécus » par les habitants qui, quel que soit leur lieu d'habitat, utilisent les infrastructures de déplacement sur ces axes (voirie, transport en commun) afin d'accéder à l'emploi, aux services et équipements, qu'ils soient locaux ou métropolitains.

L'objectif pour l'InterSCoT est que chaque grand secteur offre à terme le même niveau de service à sa population (autonomisation) et qu'il permette ainsi un véritable accès aux équipements métropolitains : services supérieurs de santé, d'éducation, de culture...

Les objectifs de développement économique demandent également cette mise en réseau par grands secteurs, tant en matière de complémentarité des sites d'activité, afin de mieux organiser l'accueil des entreprises, que de diffusion des secteurs phare de l'économie métropolitaine, comme les pôles de compétitivité (AgriMip Innovation en particulier) ou encore les équipements économiques d'intérêt métropolitain à l'instar de l'Eurocentre.

Le chapitre suivant indique, du point de vue de la Grande agglomération toulousaine, les bonnes articulations à trouver entre son propre projet et celui des autres territoires, notamment sur la définition de la Couronne Verte et des corridors écologiques, la polarisation du développement urbain et économique et le schéma de déplacement.

Les articulations à rechercher entre le projet de la Grande agglomération toulousaine et les secteurs limitrophes

Secteur Sud-Ouest

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

Plusieurs pôles d'équilibre (Carbonne, Cazères, Auterive), bien desservis par le réseau ferré et les grands axes routiers, sont amenés à jouer un rôle actif dans l'animation du territoire périurbain et à structurer leurs bassins de vie, fonction complétée par plusieurs bourgs (Rieumes, Montesquieu-Volvestre...).

Ces pôles d'équilibre disposent d'une gare dont le niveau de service devrait être renforcé afin de mieux les relier à l'agglomération. Une jonction Sud assurant la continuité des grands itinéraires routiers via Auterive, entre la vallée de la Garonne et la vallée de l'Hers, constitue également un objectif de meilleur fonctionnement et de structuration de ce vaste territoire du Piémont pyrénéen.

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

Secteur Sud-Est

Secteur le plus étendu géographiquement, il est structuré par la plaine du Lauragais et les coteaux attenants, ainsi que par des axes majeurs de communication : A 61, la RD 813 et voie ferrée.

Ce territoire de franges est ancré fortement au cœur d'agglomération au droit des grands sites d'activité et de recherche du sud-est de Toulouse et du Sicoval, avec une forte spécificité scientifique et technologique. Ce point d'ancrage constitue également une future porte métropolitaine en connexion avec les réseaux de transports urbains et ferroviaires.

Au sud-est de Toulouse, un chapelet de communes urbaines s'organise le long de la RD 813. Si le projet inscrit une nouvelle centralité sectorielle autour de Bazège - Ayguevives - Montgiscard, les pôles d'équilibre de Villefranche-de-Lauragais, Nailloux, Revel et la centralité sectorielle de Castelnaudary seront amenés à structurer les territoires plus éloignés avec des projets économiques d'ampleur, voire de dimension interrégionale pour celui de Castelnaudary. Les spécificités des compétences économiques existantes placent ces projets dans la dynamique du pôle de compétitivité AgriMip Innovation, en complément des sites de l'agglomération toulousaine.

Les projets de pérennisation d'espaces agricoles viables, associés à la création ou la valorisation d'espaces de nature, viendront conforter et valoriser le projet de Couronne Verte. Supports du maillage vert du territoire, plusieurs corridors écologiques intéressent aussi le secteur Sud-Est et devront faire d'objet d'une protection et d'une valorisation, ainsi que les zones de coteaux situés entre la plaine du Lauragais et la vallée de l'Ariège.

Secteur Nord

Le secteur Nord est composé de plusieurs territoires disposant d'une réelle identité, mais séparés par des limites naturelles (la Garonne) ou des distances importantes.

Cette configuration en couronne impose un enjeu de structuration territoriale capable d'assurer des continuités et des complémentarités, alors que la logique de fonctionnement est aujourd'hui plus centrée sur des sous-secteurs. Une autre spécificité du territoire du Nord est l'existence d'importants projets économiques dans sa proximité immédiate (Montbartier et Saint-Sulpice-sur-Tarn).

L'axe historique de la RD 820 Nord (logistique, industrie) rattache le secteur à l'agglomération toulousaine, sans qu'un espace particulier puisse être repéré comme une porte métropolitaine. L'inscription du projet de Couronne Verte au nord de Bruguières devrait permettre une meilleure lisibilité du front urbain dans ce secteur.

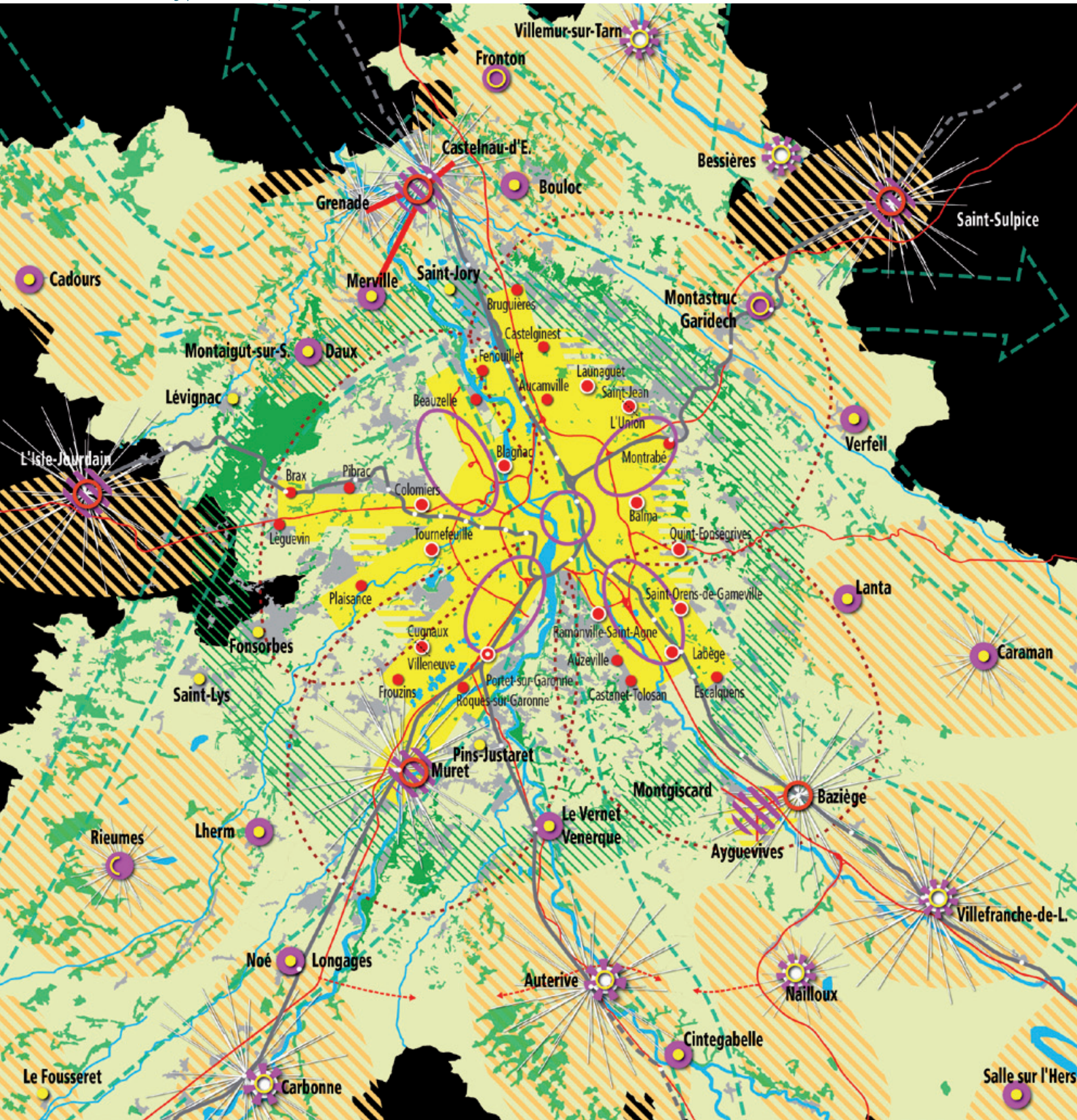
Le secteur Cadours-Grenade constitue une entité particulière, fortement marquée par l'activité agricole, à des projets de développement économique sont en cours. Il pourrait bénéficier à terme des effets de la porte métropolitaine Nord-Ouest (plate-forme aéroportuaire de Toulouse-Blagnac) et d'un nouveau franchissement de la Garonne. Ce secteur pourrait alors constituer un nouveau territoire à enjeu et bénéficier de la dynamique de la RD 902 (Voie Lactée), des lignes de tramway T1 et T2, et du pôle économique majeur Aéroconstellation dédié à l'aéronautique et aux différents équipements de centralité projetés (site du futur Parc des Expositions...).

Les liens avec la partie nord-est de l'agglomération toulousaine sont amenés à se renforcer au niveau de la porte métropolitaine de Gramont, site d'interconnexion A 68 - ligne A du métro, et pôle économique et de services majeur à développer.

Au sein du secteur Nord, un ensemble lisible de vallées et de coteaux portent également les projets de continuités écologiques et la Couronne Verte.



Articulation avec les territoires de l'InterSCoT

Source : Vision stratégique de l'InterSCoT, auat, 2010.



Maitriser

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

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

...les valoriser à travers un maillage vert et bleu cohérent





Constituer un **maillage Vert et Bleu** irriguant le territoire et accessible aux habitants (coupures vertes), s'appuyant sur les territoires non urbanisés stratégiques, et sur les continuités écologiques à préserver




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

Polariser





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

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

A la charnière entre territoires, conforter des centralités sectorielles

-  Conforter ou faire émerger des centralités sectorielles, disposant d'un bon niveau d'activité économique et de service à la population

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


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

Relier





Le « système de déplacements » : Une organisation en bassins de vie arrimés à un cœur d'agglomération maillé
Dans la ville intense, développer un maillage TC performant




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

En secteur périurbain proche, conforter et desservir les polarités dans une logique de quadrant

-  Conforter les bassins de mobilité comme espace de proximité pour les habitants, privilégier un fonctionnement qui s'appuient sur les centres urbains du cœur d'agglomération situés dans le même quadrant, compléter la desserte en TC en lien avec la ville intense, valoriser l'usage du fer, le réseau cyclable, le co-voiturage et l'intermodalité

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

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

-  Réseau routier principal
-  Réseau hydrographique principal
-  Espaces urbanisés en 2007 (unités supérieures à 10 ha)

Glossaire

Territoires

Cœur d'agglomération

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

Quadrants

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

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 y est prôné, 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...

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'équipements offert.

Polarités urbaines

Centralités sectorielles

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

Centres urbains

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

Pôles de services

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

Pôles secondaires

Les centres urbains sont complétés par des pôles secondaires, communes situées le long des axes forts de transports en commun (réseaux de transports structurants, 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.

Portes métropolitaines

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

Sites d'accueil économique

Pôles économiques métropolitains

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

Sites économiques relais principaux des Centralités sectorielles

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

Sites-relais d'intérêt local

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

Développements urbains

Extension urbaine

Les territoires d'extension sont identifiés par des « pixels » au-delà du tissu urbain existant. Leur localisation répond aux objectifs de polarisation, d'équilibre entre Ville intense et Développement mesuré et de diminution de la consommation foncière, tels que fixés dans le PADD.

Intensification urbaine

Les territoires d'intensification urbaine s'inscrivent sur l'espace déjà urbanisé (principalement les zones U actuelles des PLU).

L'ensemble des territoires bâtis sont par principe des lieux d'accueil par densification ou renouvellement.

Les territoires d'intensification sont principalement situés dans la Ville intense. Il s'agit de potentiels fonciers disponibles sur des parcelles support de bâti dont la mobilisation participe à la densification des tissus urbains (mixte et économique), tout en limitant le développement par extension.

Intra-urbanisation

L'intra-urbanisation passe par le renforcement des tissus existants en urbanisant les terrains disponibles (les « dents creuses »).

Renouvellement urbain

Ils concernent tous les espaces urbains où une action de reconstruction de la ville sur elle-même et de revalorisation de ses ressources (bâti, foncier) est engagée. Sont notamment repérés les territoires déqualifiés ou en changement de vocation (notamment économique mutant en zone mixte). Ce processus constitue un mode de production de la ville sur elle-même qui doit progressivement prendre le relais des opérations en extension, notamment sur le Cœur d'agglomération.

Environnement

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.

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 aérodromes ;
- 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 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.

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

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

Maillage Vert et Bleu

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

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

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

Unité paysagère

Sous-ensemble du territoire perçu comme cohérent identifiable par des caractères géomorphologiques propres et des modes d'occupations humaines relativement homogènes. Ses limites peuvent être franches comme floues et progressives. Le nom d'une unité paysagère peut se confondre avec celui d'une région naturelle. Il peut aussi se référer à une dimension historique d'un pays ou d'un terroir. Son nom traduit souvent un sentiment d'appartenance des habitants à leur territoire.

Occupation de l'espace

Le SCoT définit neuf types d'occupation du sol (voir carte d'occupation de l'espace, en introduction) :

Espaces agricoles

L'ensemble des terres cultivées actuellement sur le territoire est à préserver, afin de ne pas fragiliser davantage l'espace non urbain, notamment aux abords immédiats de la ville. Ainsi, un principe de non urbanisation prévaut en dehors des territoires d'extension clairement identifiés par des pixels, à l'exception des dérogations autorisées.

Espaces agricoles protégés

Espaces agricoles qui présentent aujourd'hui une valeur agronomique reconnue, une continuité et une pérennité économique, propres à garantir le maintien d'une activité agricole viable, notamment à proximité immédiate de la ville. Toute urbanisation y est interdite à l'exception des dérogations autorisées.

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 naturels

Les espaces naturels sont constitués des espaces de nature ordinaires et des espaces forestiers, tels que les prairies, haies, talus, forêts, bois et bosquets, espaces de nature liés au réseau hydrographique. Ils sont préservés et entretenus afin de garantir leur pérennité.

Espaces naturels protégés

Espaces naturels remarquables protégés sur la base des classements suivants :

- les sites d'intérêt communautaire Natura 2000 (zones spéciales de conservation et zones de protection spéciale),
- les protections de biotope,
- les réserves naturelles,
- les sites classés (à composantes naturelles avérées).

Ils comprennent les ripisylves, les espaces boisés dont la surface est supérieure ou égale à 2 hectares, ainsi que tous les autres boisements de qualité de taille inférieure.

Espaces libres d'occupation

Sont identifiés comme espaces libres d'occupation en milieu urbain, les espaces enserrés dans le tissu urbain constitué, hors espaces de nature et espaces verts artificialisés.

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...).

Espaces verts artificialisés

Les espaces verts artificialisés sont des espaces accessibles au public dédiés à la détente et aux loisirs. Ils regroupent l'ensemble des équipements sportifs et de loisirs, les espaces verts récréatifs (bases de loisirs, grandes plaines de jeux, golf...), les grands parcs urbains... et se localisent majoritairement au sein des espaces urbanisés. Certains peuvent faire l'objet de protection en raison de leur caractère naturel ou patrimonial.

Sites d'extraction

Sites d'extraction et de stockage de granulats et matériaux en exploitation en 2013.

Surface en eau

Elles comprennent les principaux cours d'eau, les canaux, les zones humides, les anciennes gravières en eau à valeur patrimoniale avérée.

Toute urbanisation y est interdite à l'exception des dérogations autorisées.

Déplacements

Bassins de mobilité

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

L'Enquête Ménages-Déplacements de 2004 a mis en évidence quatre grands bassins de mobilité sur la banlieue et les faubourgs toulousains. Ces bassins de mobilité ont été l'un des éléments forts de l'analyse conduisant au constat d'une agglomération fonctionnant en « quadrants ». Ils sont confirmés dans leur fonctionnement par l'Enquête Ménages-Déplacements de 2013.

Boulevard urbain multimodal

Voie multimodale, apaisée, support d'urbanisation. Le boulevard urbain comprend des espaces pour les modes doux (trottoirs, pistes ou bandes cyclables). Il intègre un site propre pour les transports collectifs ou la réservation d'un espace permettant de les intégrer ultérieurement. Hors zones économiques dédiées, la vitesse maximale autorisée est de 50 km/h. Les carrefours sont à niveau sauf exception.

La trame des boulevards urbains constitue la charpente de l'urbanisation.

Pôle d'interconnexion métropolitain, pôle d'échanges

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

Réseau de transports collectifs performants

Il se caractérise par :

- une offre de transports collectifs d'une fréquence minimale de 120 courses (allers +retours) par jour,
- des horaires les plus réguliers possibles.
- des transports confortables, aux normes d'accessibilité, qui proposent une information aux voyageurs.

Réseau de transports collectifs structurants

Il se caractérise par :

- une offre de transports collectifs d'une fréquence supérieure à 120 courses (allers +retours) par jour,
- une qualité de service plus élevée que pour les transports performants, avec :
 - des temps de parcours réduits
 - des horaires réguliers sur des amplitudes horaires plus importantes.
- des transports confortables, aux normes d'accessibilité, qui proposent une information aux voyageurs.
- une offre lisible et maillée, ossature du réseau de transports collectifs.
- des modes spécifiques : métro, train, tramway, transport par câble, sites propres bus et lignes de bus à forte capacité et disposant de bonnes performances.

Aménagement commercial

Distances (commerce)

Le calcul des distances entre commerces se fait à partir de l'enveloppe extérieure des bâtiments commerciaux. Ces distances s'entendent hors rupture physique majeure (voie d'eau, voie ferrée, voie rapide, périphérique). Les éléments de desserte du pôle ne sont pas des ruptures physiques majeures.

Grandes surfaces

Commerce de détail de plus de 300 m² de surface de vente au sens de l'article R752-3 du Code du commerce.

Pôle commercial

Ensemble de commerces éloignés de moins de 150 mètres les uns des autres. Tout commerce situé à moins de 500 mètres du pôle sera comptabilisé dans l'offre du pôle.

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. Le coefficient de 1,25 m² SC pour 1 m² de surface de vente représente une moyenne observée, suivant les différentes typologies d'activités. En effet, sont généralement constatés des coefficients moyens de 1,50 pour des activités alimentaires et de 1 pour l'offre non alimentaire. Ce ratio moyen n'est utilisé que pour l'élaboration de « l'état de l'offre en

grandes surfaces au 1^{er} janvier 2009 ». Pour l'année 2009 et les suivantes, c'est la Surface Commerciale réelle de chaque nouveau projet soumis à la CDAC qui sera prise en compte.

Surface de vente (SV)

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

Unité Commerciale

Commerce de plus de 300 m² de surface de vente.

Zones d'Accueil des Commerces (ZACom)

Périmètres délimités dans les PLU dans lesquels l'implantation des grandes surfaces est autorisée.

Articulation des échelles

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, Castelnaudary, Carcassonne, Limoux, Pamiers, Foix, Saint-Girons, Saint-Gaudens, Auch.

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.

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 de l'InterSCoT, 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.

Commune SRU

Commune concernée par l'article 55 de la loi SRU (qui présente un taux de logements locatifs sociaux inférieur à 25 % du nombre de résidences principales).

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. 45 de ces 380 communes se retrouvent au sein de la Grande agglomération toulousaine.

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 : Albi, Auch, Cahors, Carcassonne, Castres-Mazamet, Montauban, Muret, Rodez, Sicoval, Saint-Gaudens et Toulouse.

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.

Grand bassin toulousain

Jusqu'en 2015, 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 de l'InterSCoT : Comminges Pyrénées, Coteaux du Savès, Vallée de l'Ariège, Pays du Sud Toulousain, Nord Toulousain, Lauragais, Grande agglomération toulousaine, Montauban, Trois provinces, Vignoble gaillacois Bastides et Val Dadou, Vaurais, Grand Albigeois, Carmausin Ségala Causse et Cordais, Pays d'Autun, Carcassonne Agglomération, Midi-Quercy, Arrats-Gimone, Portes de Gascogne et Pays d'Auch.

InterSCoT

Créé le 10 juillet 2006, l'« InterSCoT de l'aire urbaine de Toulouse », 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'Études de l'Agglomération Toulousaine (Smeat), le Syndicat Mixte d'Études du Sud Toulousain, le Syndicat Mixte d'Études du Lauragais, le Syndicat Mixte d'Études du Nord Toulousain.

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 »⁽¹⁷⁾.

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...

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 73 communes. 69 de ces 73 communes se retrouvent au sein de la Grande agglomération toulousaine.

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.

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

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'Orientations 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
- 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
- SPPPI** : 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 Renouvellement 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

