

Toulouse, le 21 mars 2022

À :
Mme Annette LAIGNEAU - Présidente du SMEAT
M. Jacques ENGRAND - Directeur du SMEAT

Objet : Contribution au Projet d'Aménagement Stratégique (Révision du SCoT)

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la révision du SCoT de la Grande Agglomération toulousaine, le Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) a été présenté aux personnes publiques associées le 9 mars 2022 dans les locaux de l'AUAT.

*Document de référence : SCoT de la grande agglomération toulousaine – Projet d'aménagement stratégique
Document de travail – Version 3 du 01 Février 2022*

Prévu par la loi ÉLAN, ce PAS décrit ainsi la vision politique et définit la stratégie en matière d'aménagement à un horizon de 20 ans, qui sera reprise par la suite dans le SCoT (schéma de cohérence territoriale) révisé.

Selon nous, ce projet ne va pas dans la bonne direction. Il repose sur des projections de croissance métropolitaine qui ne nous semblent ni pertinentes, ni souhaitables.

Du reste, ces orientations sont en contradiction complète avec nos engagements climatiques et le besoin de sobriété foncière. Les problèmes de mobilité que la métropole connaît chaque jour se verraient accentués et les écosystèmes toujours plus mis à mal.

En conclusion, nous demandons une révision profonde de ce projet avant adoption.

Vous trouverez ci-joint notre analyse détaillée de ce projet incluant également des propositions d'amendements. Nous restons à votre disposition pour les expliciter davantage si nécessaire.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Signé par : Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées, Nature en Occitanie, France nature environnement Midi-Pyrénées, Plaisance pour le climat, Axe vert de La Ramée, Youth for climate Toulouse, Extinction Rebellion Toulouse, Greenpeace Toulouse, 2 pieds 2 roues, La Voie est libre, Non à Val Tolosa, 60 millions de piétons 31, Bourdets protection environnement, Toulouse en transition, Vélolution Toulouse, Alternatiba Toulouse, GNSA Pays toulousain, Cugnaux en transition, Infos action 3e ligne, Le Bocage autrement, Veracruz Université Toulouse III Paul Sabatier, Non au gratte-ciel de Toulouse



**Les Amis de la Terre
Midi-Pyrénées**



**NATURE
EN OCCITANIE**

Association régionale de
protection de la Nature



**FRANCE NATURE
ENVIRONNEMENT
MIDI-PYRÉNÉES**



*Plaisance
pour le
Climat*



Ne Faisons pas
fausse route !



**YOUTH
FOR CLIMATE
TOULOUSE**



60 Millions de Piétons



**extinction
rebellion**



GRUPE
NATIONAL DE
SURVEILLANCE
DES ARBRES



ALTERNATIBA

TOULOUSE



**2 Pieds
2 Roues**
LA MARCHÉ
LE VÉLO

Association WWW.2P2R.ORG



NEGITON



GREENPEACE



**LA VOIE
est
LIBRE**

infos
actions ?
3ème ligne



au gratta-ciel de Toulouse
Collectif pour un urbanisme citoyen



VAL TOLOSA
NON
Portes de Gascogne



Bourdets
Protection environnement



**CUGNAUX
en transition**



Collectif citoyen
**le bocage
autrement**

Paléficat - Grand Selve - Launaguet



**Toulouse en
Transition**



eracruz

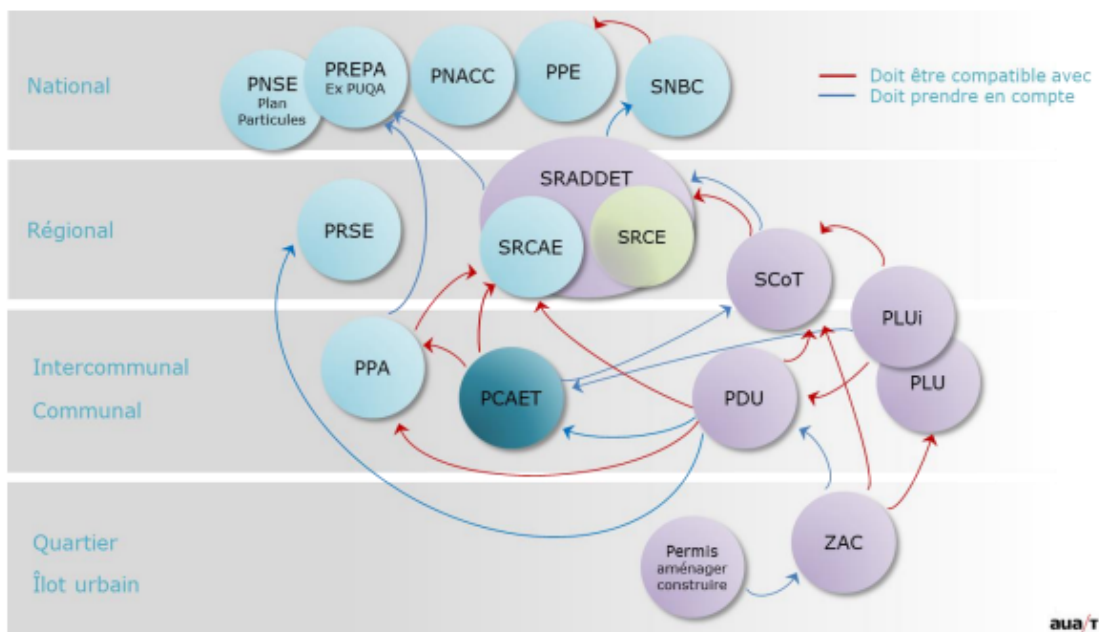
TABLE DES MATIÈRES

PARTIE 1 : CONTEXTE DU PROJET D'AMÉNAGEMENT STRATÉGIQUE	4
ARTICULATION DU SCoT AVEC LES AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	4
CONTEXTE DÉTAILLÉ	5
GES (Gaz à effets de serre)	5
CONSOMMATION FONCIÈRE	6
MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS	6
DÉMOGRAPHIE	7
LOGEMENT	8
PARTIE 2 : ANALYSE DU PROJET	10
PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PROJET	10
CONTENU DU PROJET	10
ARTIFICIALISATION DES SOLS	10
DÉMOGRAPHIE	11
LOGEMENT	12
MOBILITÉ	12
Impact des projets structurants	12
Mobilités vélo et transports en commun	13
Mobilité marche	13
RER toulousain	13
Nouveaux projets routiers	14
Mobilité domicile-écoles	14
PRÉSERVATION DES ÉCOSYSTÈMES	14
GES (Gaz à effet de serre)	15
SYNTHÈSE	16

PARTIE 1 : CONTEXTE DU PROJET D'AMÉNAGEMENT STRATÉGIQUE

Cette section a pour objectif de décrire le contexte global et local dans lequel s'inscrit cette stratégie d'aménagement territorial.

1 ARTICULATION DU SCoT AVEC LES AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION



« Doit être compatible » signifie « Ne pas être en contradiction avec les options fondamentales »
 « Doit prendre en compte » signifie « Ne pas ignorer ni s'éloigner des objectifs et des orientations fondamentales »

Outils de planification « Aménagement »

SNBC *Stratégie nationale bas carbone*
 SRCAE *Schéma régional climat air énergie*
 SRCE *Schéma régional de cohérence écologique*
 SRADDET *Schéma régional, d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires*
 PCAET *Plan climat air énergie territorial*
 SCoT *Schéma de cohérence territoriale*
 PLU(i) *Plan local d'urbanisme (intercommunal)*
 PDU *Plan de déplacements urbains*
 ZAC *Zone d'aménagement concerté*

Outils de planification « Air »

PNSE *Plan national santé environnement*
 PRSE *Plan régional santé environnement*
 PREPA *Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques*
 PUQA *Plan d'urgence pour la qualité de l'air*
 PPA *Plan de protection de l'atmosphère*

Outils de planification « Énergie – Climat »

PPE *Programmations pluriannuelles de l'énergie*
 PNACC *Plan national d'adaptation au changement climatique*

source : PCAET TM - Livre 1 Diagnostic¹ (p. 6)

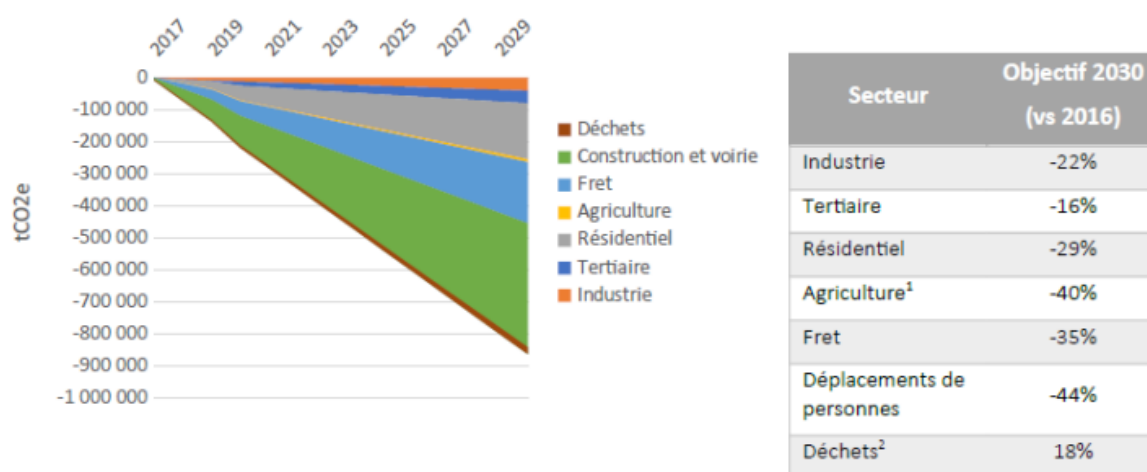
¹ https://www.toulouse-metropole.fr/documents/10180/26817652/PCAET_Livre1_Diagnostic.pdf

2 CONTEXTE DÉTAILLÉ

2.a GES (Gaz à effets de serre)

- L'Union Européenne s'est fixé l'objectif² de réduire les gaz à effet de serre de **55%** en 2030 par rapport à leur niveau de 1990.
- La France s'est engagée³ à réduire ses émissions de 40 % d'ici 2030 par rapport à 1990 et à les diviser par 4 pour 2050. Pour cela, la Stratégie Nationale Bas-Carbone⁴ (SNBC) est la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique. Celle-ci est en cours de révision pour s'aligner sur l'objectif européen. Les décideurs publics, à l'échelle nationale comme **territoriale, doivent** la prendre en compte.
- Au niveau local, le PCAET (plan climat-air-énergie) de Toulouse Métropole, principal émetteur de GES au sein de la grande agglomération toulousaine, a pour objectifs⁵ une réduction de **40%** des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 et de **75%** à l'horizon 2050, par rapport à 2008. Il a été adopté le 27/06/2019.

Ci-dessous le scénario adopté de réduction d'émissions sectorielles :



- Un bilan du PCAET de Toulouse Métropole à mi-parcours⁶ a été communiqué le 20/01/2022 :
 - « Si la trajectoire se poursuit, en 2030 les émissions auront baissé de 9% contre les 40% visés.
 - Le profil GES du territoire en 2018 fait ressortir le poids du transport routier, qui représente 52% des émissions (dont environ 2/3 liées au transport de personnes et 1/3 au transport de marchandises), et celui du secteur du bâtiment (résidentiel + tertiaire) qui représente 31% des émissions. »

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52021DC0550>

³ <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000031044385>

⁴ <https://www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone-snbc>

⁵ https://www.toulouse-metropole.fr/documents/10180/26817652/PCAET_Livre2_Strategie.pdf (pp. 16 et 23)

⁶ <https://wegreen.fr/publication/evaluation-mi-parcours-du-plan-climat-air-energie-pcaet-de-toulouse-metropole> (rapport p. 8)

2.b CONSOMMATION FONCIÈRE

L'annulation du PLUI-H de Toulouse Métropole a été confirmée⁷ par la Cour administrative d'appel de Bordeaux, par arrêt du 15/02/2022, pour les motifs suivants :

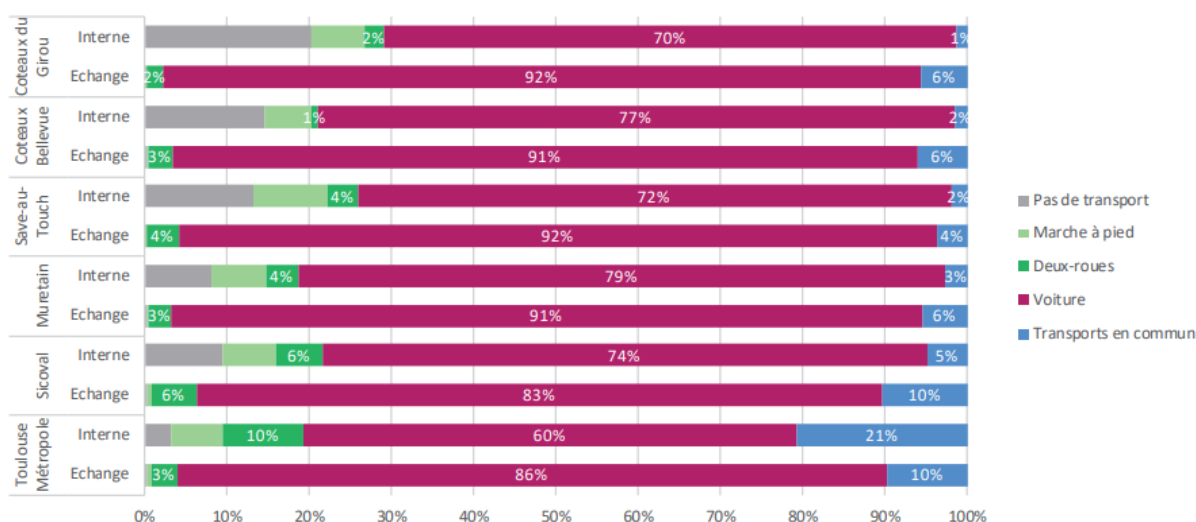
« La consommation foncière passée a été surévaluée dans le document d'urbanisme, ce qui a conduit à surestimer également les besoins fonciers futurs résultant des prévisions économiques et démographiques. Par ailleurs, la cour considère que contrairement aux objectifs affichés par le PLUiH, ce plan ne conduira pas à une réduction du rythme de la consommation d'espace pour l'avenir mais au contraire à une progression de celle-ci. »

2.c MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS

- Le plan de déplacements urbains (PDU), adopté le 7 février 2018 par Tisséo collectivités, a été annulé⁸ par le tribunal administratif de Toulouse – décision du 22/01/2022.
 - Une très faible part des déplacements domicile-travail sont réalisés sans voiture, sur l'ensemble du territoire. Seul le centre ville de Toulouse descend en dessous de 50%. C'est aussi la zone la mieux desservie par des alternatives à la voiture : transports en commun et voies vélo.

Parts modales des déplacements internes aux EPCI ou en échanges

Évolution des parts modales des flux domicile-travail en échanges aux EPCI entre 2013 et 2018



Source : Insee. ©AUAT.

Source : Rapport observatoire AUAT⁹ (février 2022)

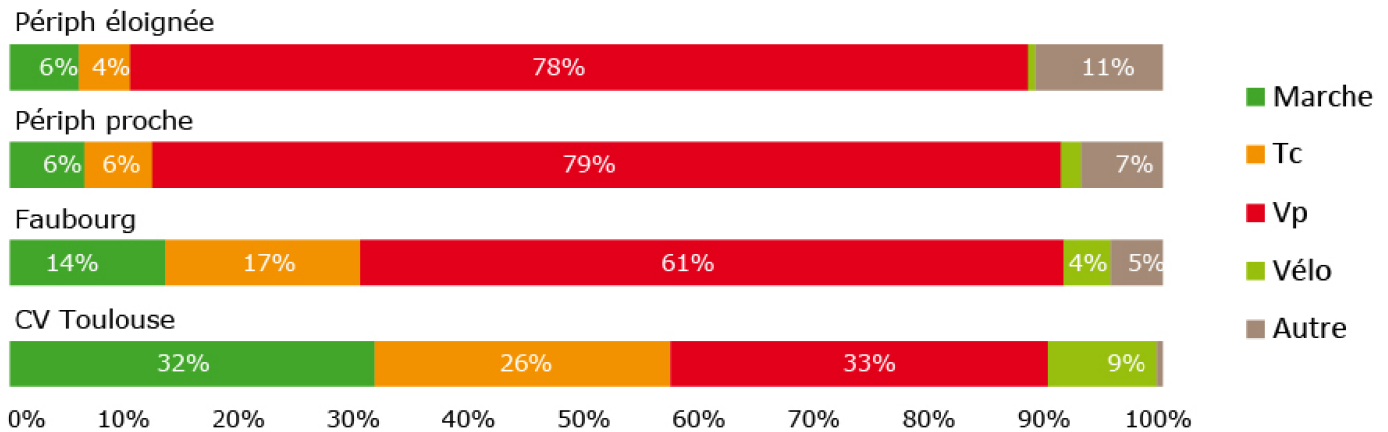
⁷ <http://bordeaux.cour-administrative-appel.fr/A-savoir/Communiques/>

[Plan-local-d-urbanisme-intercommunal-de-Toulouse-Metropole-la-Cour-confirme-son-annulation](#)

⁸ https://2p2r.org/IMG/pdf/2021-01-22_jugement_ta_toulouse_-_annulation_pdu.pdf

⁹ <https://www.aua-toulouse.org/tour-dhorizon-des-mobilites-dans-laire-dattraction-toulousaine>

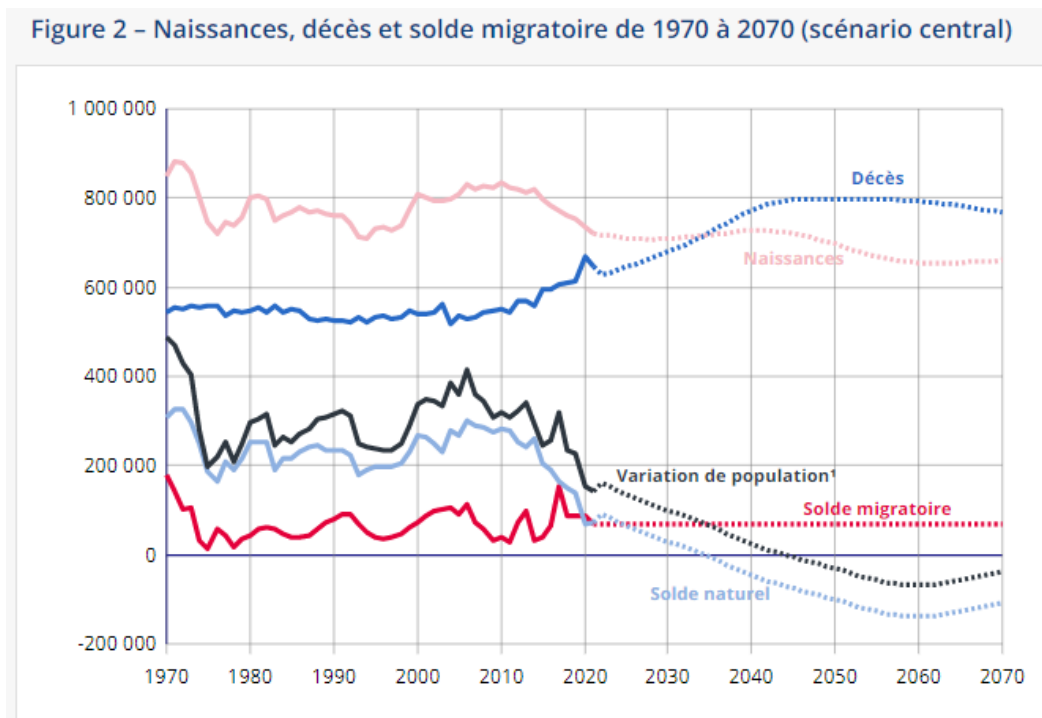
Modes de transport utilisés pour aller travailler selon le secteur de résidence (EMD 2013)



Source : La Mobilité liée au travail - AUAT¹⁰ (décembre 2014)

2.d DÉMOGRAPHIE

L'INSEE a communiqué en novembre 2021 une projection des naissances et décès au niveau national. L'augmentation des décès liée au vieillissement et la baisse des naissances devraient se prolonger et s'amplifier dans les 20 ans à venir.

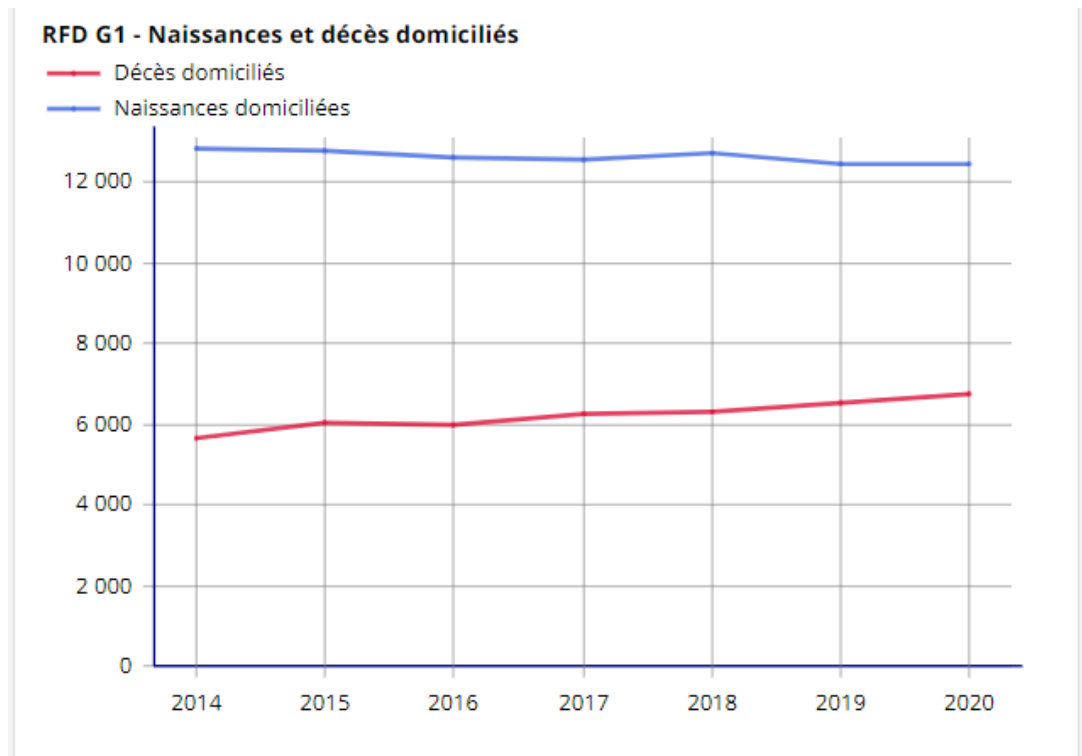


Source : INSEE Statistiques novembre 2021¹¹ (figure 2)

¹⁰ https://www.aua-toulouse.org/wp-content/uploads/2015/02/pdf_8pmobilitetravailight.pdf

¹¹ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5893969>

Au niveau local, cette tendance globale est déjà observable sur l'unité urbaine de Toulouse.



Source : INSEE statistiques de l'état civil en géographie au 01/01/2021 - UU Toulouse¹²
(RFD G1 - Naissances et décès domiciliés)

2.e LOGEMENT

En 2018, il y avait 543 115 logements sur l'unité urbaine dont 37 115 vacants (6,8%)

LOG T2 - Catégories et types de logements

	2008	%	2013	%	2018	%
Ensemble	445 299	100,0	493 190	100,0	543 115	100,0
Résidences principales	415 582	93,3	450 794	91,4	491 216	90,4
Résidences secondaires et logements occasionnels	5 888	1,3	8 854	1,8	14 784	2,7
Logements vacants	23 830	5,4	33 542	6,8	37 115	6,8
<i>Maisons</i>	183 119	41,1	194 511	39,4	205 549	37,8
<i>Appartements</i>	258 336	58,0	294 949	59,8	333 193	61,3

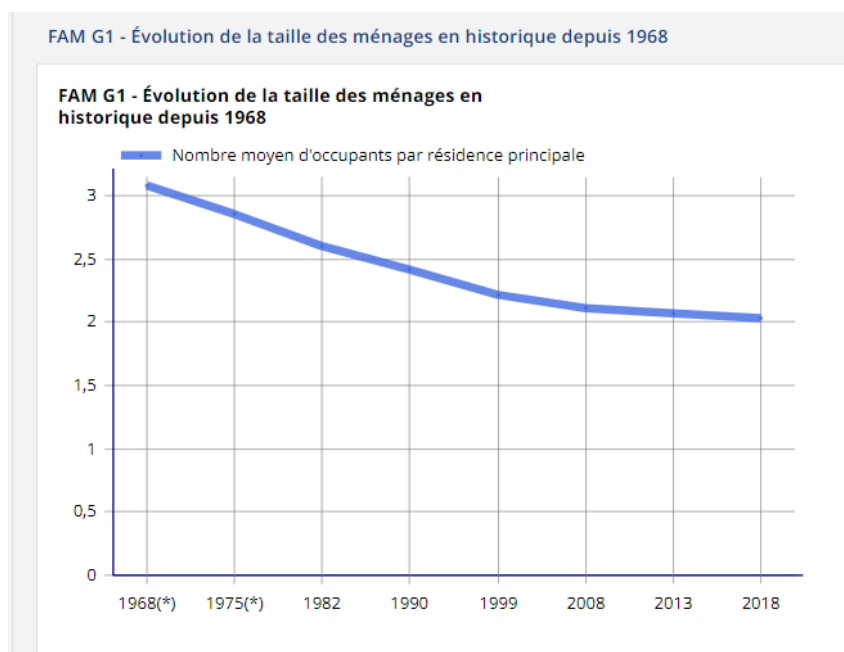
Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021 .

Source : INSEE stats - UU Toulouse¹³ (LOG T2 - Catégories et types de logements)

¹² https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=UU2020-00758&q=toulouse#graphique-RFD_G1

¹³ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=UU2020-00758&q=toulouse#chiffre-cle-3>

La taille moyenne des ménages sur l'aire urbaine est de 2,03 occupants par résidence principale.



Source : INSEE stats - UU 2020 de Toulouse¹⁴ (FAM G1 - Évolution de la taille des ménages en historique depuis 1968)

¹⁴ https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=UU2020-00758&q=toulouse#graphique-FAM_G1

PARTIE 2 : ANALYSE DU PROJET

Cette section a pour objectif de décrire notre analyse sur la forme et sur le fond.

1 PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PROJET

En tant que personnes publiques associées au projet de PAS, nous aurions souhaité participer à son élaboration dès la phase d'atelier. Celle-ci s'est échelonnée sur 2 ans (2020-21) avec de multiples travaux menés avec les élu.es et différents services consultés.

Nous avons pourtant, dès novembre 2020, demandé à M. Engrand, Directeur du SMEAT, de participer à ces travaux, mais notre demande était restée sans réponse.

Nous apprécions néanmoins la présentation du projet faite par vos soins ce mercredi 9 mars. D'ailleurs, les débats intéressants entre les intervenants pendant cette session témoignent du besoin de concertation que nécessite ce processus, et ce, le plus en amont possible.

Ensuite, nous nous questionnons sur la volonté des élu.es du SMEAT de prendre en compte les observations des personnes publiques associées. En séance a été évoqué un conseil syndical le 4 avril, mais surtout un bureau de synthèse le 23 mars 2022, soit **à peine 2 semaines** après la présentation de ce dossier de 50 pages que nous découvrons et auquel nous n'avons pas contribué.

Malgré ce délai restreint qui nous est laissé pour y apporter un regard citoyen, nous espérons néanmoins, comme annoncé en réunion, qu'une certaine latitude demeure pour amender le projet avec nos commentaires ici développés.

2 CONTENU DU PROJET

Cette section détaille nos remarques sur le fond du projet proposé, résultant de la vision des élu.es pour un aménagement territorial à 20 ans.

ARTIFICIALISATION DES SOLS

Il est dit dans le document (page 15) que « Le territoire de la grande agglomération toulousaine est largement couvert par des espaces agro-naturels (61%) mais ceux-ci sont soumis à de fortes pressions foncières. 2 623 ha d'espaces naturels, agricoles et forestiers ont ainsi été consommés entre 2009 et 2019. »

Au vu de cette consommation très forte, il est nécessaire qu'un véritable diagnostic soit fait d'un tel échec dans l'application des directives nationales et régionales précédentes qui demandent depuis plus de 20 ans une réduction forte de la consommation des espaces agro-naturels.

À travers ce PAS, les élu.es se sont donnés comme objectif une réduction de 50% de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers pour la première période décennale et une réduction de 75% pour la seconde période décennale.

Au vu de la très forte consommation d'espaces agro-naturels des dix dernières années sur la Grande Agglomération toulousaine, c'est une véritable politique de rupture qui est nécessaire en allant bien au-delà de la loi Climat et Résilience. Ainsi, il convient de viser une trajectoire qui mènerait à un arrêt quasi total de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici 10 ans. Cela passe entre autres par la préemption systématique des terres agricoles par la puissance publique avant tout projet d'aménagement.

On notera que les politiques de fort étalement urbain de l'agglomération des dernières décennies offrent énormément d'opportunités d'utilisation des espaces déjà aménagés, en particulier dans la densification des zones d'activité ou commerciales existantes.

DÉMOGRAPHIE

Tout d'abord, la vision présentée repose sur une projection de croissance démographique continue et dans la lignée des deux décennies précédentes dans la grande agglomération toulousaine. Or, on peut légitimement qualifier cette évolution démographique de "**non maîtrisée**" tant elle génère aujourd'hui des problèmes de mobilité, santé, environnement, accès aux services, consommation d'espaces naturels...

Lors de nos discussions régulières avec les élu.es locaux sur ce sujet de la démographie, deux types de discours prédominent :

- le fatalisme : "On ne peut rien y faire, il faut bien accueillir."
- le contentement : "C'est la preuve du dynamisme de notre territoire et cela augmente les recettes fiscales et les finances de nos villes"

Nous estimons que notre agglomération est depuis longtemps dans une logique d'offre plus que de demande et considérons que **l'accueil est avant tout un choix politique et non une fatalité.**

Ensuite, comme développé dans la partie 1, la tendance de diminution des naissances et d'augmentation des décès va s'amplifier dans les années à venir. Ce phénomène est par ailleurs déjà perceptible à l'échelle du territoire.

Ainsi, **nous remettons en cause cette hypothèse d'accueil démographique** (+11 000 habitants par an), que nous vous avons par ailleurs demandé de détailler le 9 mars par mail à l'issue de la réunion, sans réponse à ce jour. Selon nous, cette hypothèse qui conditionne l'ensemble de la stratégie d'aménagement est par ailleurs incompatible avec les nouvelles règles de maîtrise foncière introduites par la loi Climat et résilience d'août 2021, pourtant reprises dans le projet.

LOGEMENT

D'autre part, nous ne comprenons pas le besoin annuel de 10 200 nouveaux logements, même en admettant un accueil de 11 000 habitants par an sur la Grande Agglomération toulousaine. La taille moyenne des ménages étant proche de 2 habitants par logement, ce calcul ne nous semble pas pertinent, d'autant plus quand on connaît le poids que fait peser le secteur de la construction sur l'environnement, la biodiversité et l'augmentation des facteurs de risques qu'il induit, par exemple concernant le risque inondation.

Nous relevons également une surestimation par rapport aux projections départementales (PDH31 2020-2026¹⁵) qui font état d'un besoin de **8 300 logements jusqu'en 2025** pour la grande agglomération.

Ensuite, afin d'atteindre les objectifs du PCAET, il est nécessaire d'appliquer le scénario adopté de réduction d'émissions sectorielles. Les émissions doivent donc baisser de 29% à un horizon 2030 par rapport à l'année 2016. En cohérence, nous proposons de limiter l'objectif annuel à un **maximum de 6 000 logements sur 2024-2033** et **3 000 logements sur 2034-2044**.

En parallèle, il sera pertinent d'utiliser tous les leviers publics à disposition pour démultiplier la rénovation énergétique du parc existant.

De par sa croissance démographique, la grande agglomération toulousaine fait partie des métropoles européennes de plus d'un million d'habitants. Comme la plupart de ces grandes agglomérations, la production de logement doit se faire autour des moyens lourds de transport en commun de type train métropolitain¹⁶, métro, tramway ou bus à haut niveau de service. Le PAS se doit d'inclure une telle contrainte entre aménagement et transports en commun capacitaires.

MOBILITÉ

Impact des projets structurants

Concernant l'aspect mobilité, ce projet entend reprendre les projets dits « structurants » que sont notamment la LGV, le développement de l'aéroport Toulouse Blagnac ou l'autoroute Toulouse-Castres. Nous notons que **tous ces projets de mobilité avec l'extérieur affichent aujourd'hui un impact majeur sur l'environnement** (artificialisation des sols, biodiversité, eau, climat...) **sans pour autant solutionner les problèmes de mobilité interne**.

Concernant la création d'une 3e ligne de métro, projet de mobilité interne, la commission d'enquête environnementale a elle-même stipulé dans son rapport début mars 2022 (Ref. TA n° E 21000157/31 page 10) :

“La réduction du trafic automobile induite par le projet – de l'ordre de 4 % tel que cela semble ressortir des projections à 2050 – ne sera pas suffisante pour supprimer l'engorgement des grands axes de circulation.”

Il nous semble donc que le PAS n'est pas de nature, en l'état, à permettre une amélioration substantielle pour la mobilité du quotidien de ses résidents. Pourtant, le scénario du PCAET concernant la réduction des GES liés au déplacement des personnes prévoit une diminution de 44% par rapport à 2016.

Mobilités vélo et transports en commun

D'après l'AUAT¹⁷, le vélo est largement sous-exploité au regard de la structure des déplacements réalisés sur le territoire. Le potentiel de report modal de la voiture vers le vélo concernerait en effet entre 8 et 16 % de l'ensemble des déplacements réalisés aujourd'hui en voiture. Un tel report modal permettrait de faire baisser le trafic automobile jusqu'à 11% ce qui aurait un impact positif sur les nuisances atmosphériques et sur la congestion. Ceci

¹⁵ <https://www.haute-garonne.gouv.fr/content/download/34856/227173/file/PDH%2031.pdf> (p. 3)

¹⁶ voir <https://rallumonsletoile.fr/nos-propositions/>

¹⁷ <https://www.ava-toulouse.org/le-velo-un-enjeu-majeur-des-villes-daujourd'hui-et-de-demain/>

sans même parler du report modal de la voiture vers la marche sur les déplacements de moins d'1 km, et qui représente un potentiel très important.

Nous souhaiterions à travers ce projet d'aménagement stratégique une ambition forte et prescriptive qui permettrait à un horizon de 20 ans un maillage intense cyclable et transports en commun, en particulier sur les liaisons entre communes relais et grands pôles urbains.

Le projet exprime certes le vœu de voir se développer un réseau cyclable structurant d'agglomération, mais ne donne pas les clés qui permettraient d'inverser la tendance actuelle. La loi LOM, traduite dans l'article 228-2 du Code de l'environnement, impose la réalisation d'un **itinéraire cyclable pour toute rénovation de voirie**. Cette loi n'est pas respectée actuellement dans l'agglomération toulousaine. Sa pleine intégration au projet de PAS sous la forme d'une incitation à son application systématique permettrait de constituer un maillage cyclable dense au fur et à mesure des travaux de voirie.

Mobilité marche

Le PAS devrait prévoir voire définir une politique globale de développement de la **mobilité marche**, volet totalement oublié alors que c'est le second mode de déplacement en part modale¹⁸ et qu'au niveau national une dynamique s'installe.

La marche constitue bel et bien un axe majeur pour lutter contre pollution, dérèglement climatique, étalement urbain, usage des véhicules motorisés, et aussi favoriser la proximité, la qualité de vie, la revitalisation des centres villes, l'usage des transports en commun, l'apaisement des espaces publics, sans omettre son rôle de premier ordre dans le domaine de la santé publique ; autant de buts que le PAS et le SCoT sont censés viser.

RER toulousain

Le PAS ne s'appuie pas suffisamment sur le développement de l'étoile ferroviaire sur la grande agglomération toulousaine. La création rapide d'un réseau métropolitain toulousain avec des trains fortement cadencés et couvrant toutes les lignes desservant la grande agglomération est une solution incontournable permettant de transférer une part du trafic automobile actuel vers les transports en commun. De nombreuses gares constituent cette étoile ferroviaire. Si nécessaire, de nouvelles gares doivent être créées sur ce réseau.

Nouveaux projets routiers

Par ailleurs, ce PAS n'interdit pas explicitement la construction de nouvelles routes. Au contraire, le projet prévoit que "La création de nouvelles infrastructures routières pour le maillage interne de la grande agglomération doit être limitée aux secteurs d'intensification urbaine.". Cela signifie qu'il est possible de construire de nouvelles routes, à condition de densifier les secteurs desservis. Nous appelons à une rupture, l'usage de la voiture étant jugé "excessif" dans ce même projet. La grande agglomération dispose de **suffisamment d'infrastructures routières**. Afin de réduire notre impact sur l'environnement, nous ne devons plus créer de nouvelles routes pour voitures et camions, qui induisent systématiquement du trafic supplémentaire.

¹⁸ cf. graphique au paragraphe [MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS](#)

Mobilité domicile-écoles

La mobilité depuis et vers les **établissements scolaires** représente une contrainte qui pèse sur l'ensemble des déplacements. L'usage de la voiture pour emmener les enfants à l'école ou au collège a crû drastiquement depuis les années 1980 en France (de 36 % à 60%¹⁹) et constitue un frein majeur à l'usage des mobilités douces et des transports en commun. La réflexion sur cette catégorie particulière de déplacements et l'incitation au développement généralisé de **rues scolaires** pourrait inverser cette tendance.

PRÉSERVATION DES ÉCOSYSTÈMES

Nous avons noté en réunion que les élus locaux souhaitent un SCoT moins contraignant et prescriptif par rapport à la version actuelle. La protection légale et globale de l'environnement est actuellement très légère. Il suffit de prendre un peu de recul pour constater qu'entre la nature et les aménageurs, le combat est déséquilibré depuis plusieurs décennies. Affaiblir le caractère précis et prescriptif du prochain SCoT ne ferait qu'amplifier les problématiques actuelles, pourtant déjà bien perceptibles (constructibilité facilitée, fragilisation des espaces naturels ou agricoles, étalement...).

Quel est le signal envoyé par ce PAS ? Davantage de latitude locale dépendant de chaque élu génère fatalement des incertitudes associées à ce morcellement alors que nous n'avons jamais eu autant besoin d'un plan stratégique ambitieux derrière lequel tous se mettent en ordre de marche.

La protection des espaces naturels est insuffisante : si la forêt de Bouconne, la Garonne et l'Ariège sont explicitement citées dans le projet d'aménagement, il n'en est pas de même :

- des cours d'eau secondaires (rivières ou ruisseaux), dont la trame verte et bleue doit pourtant être protégée ;
- des 5 grands parcs Garonne, du Canal du Midi, du Touch, de l'Hers et Margelle de Garonne prévus à l'horizon 2030²⁰, dont le périmètre doit être clairement identifié et apaisé. Les projets de nouvelles routes prévus à proximité immédiate des grands parcs de l'Hers (Jonction Est) et du Touch (boulevard urbain du canal de St-Martory, BUCSM) ne sont pas cohérents avec cet apaisement.

Ainsi, nous proposons d'acter dans la section "Préserver les réservoirs de biodiversité" la prise en compte des zonages réglementaires dans le futur SCoT : ZNIEFF type I et II, zones Natura 2000, réserve naturelle régionale de la Confluence, espaces naturels sensibles classés par le Conseil Départemental, zones humides de l'inventaire du Conseil Départemental...

Pour préserver les îlots de fraîcheur et la qualité de l'air, les arbres existants, en particulier en zone urbaine, devront faire l'objet d'une attention particulière de protection. De plus, tout boisement naturel devra pouvoir bénéficier d'un classement EBC (espace boisé classé) et d'un zonage N. Les projets de voirie doivent désormais s'intégrer aux alignements d'arbres et non l'inverse.

¹⁹ [La mobilité vers l'école : un enjeu de santé publique trop souvent oublié des politiques publiques](#)

²⁰ https://actu.fr/occitanie/toulouse_31555/toulouse-cinq-grands-parcs-bientot-crees-vegetaliser-ville_21994469.html

Par ailleurs, nous souhaitons aussi proposer dans la section "Préserver et améliorer les corridors écologiques" le projet d'inventaire des ruptures de continuité écologique du territoire et leur priorisation en vue de les solutionner ou a minima les réduire.

Sur le volet de la biodiversité, nous notons néanmoins des progrès et avancées que nous saluons, principalement dus à la réduction de la consommation foncière. Nous réitérons par ailleurs la proposition d'introduire une trame noire à l'échelle de l'agglomération, au moins par des prescriptions particulières applicables aux trames vertes et bleues.

GES (Gaz à effet de serre)

À travers les éléments précédemment développés, nous observons que ce Projet d'Aménagement Stratégique **anéantirait tout espoir d'atteindre les objectifs climatiques locaux du PCAET de Toulouse Métropole**, dont le récent bilan intermédiaire a déjà démontré des écarts majeurs.

En effet, les transports et le bâtiment représentant à eux deux 73% des émissions de GES, comment penser concrétiser le scénario de réduction adopté dans le PCAET en augmentant ces deux sources majeures d'émissions ?

SYNTHÈSE

En conclusion :

- Nous aurions souhaité participer plus en amont à l'élaboration de ce projet d'aménagement stratégique,

- L'accueil démographique est avant tout un choix politique, pas une fatalité. En effet, l'hypothèse choisie conditionne l'ensemble de la stratégie d'aménagement et, de ce fait, remet en cause l'atteinte des objectifs environnementaux (sobriété foncière, GES, PCAET...),

- Nous demandons :
 - d'établir une trajectoire qui mène à un arrêt quasi total de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici 10 ans afin de respecter la loi Climat et Résilience d'août 2021 ;
 - de limiter l'objectif annuel à un maximum de 6 000 logements sur 2024-2033 et 3 000 logements sur 2034-2044, afin de rendre compatible le futur SCoT avec les objectifs environnementaux,
 - une ambition forte permettant à un horizon de 20 ans un maillage intense cyclable et transports en commun au sein de la Grande Agglomération ;
 - un caractère hautement prescriptif et précis dans le futur SCoT concernant la préservation des écosystèmes ainsi que la conditionnalité des aménagements induisant des déplacements à la présence de moyens de transports en commun capacitaires.

Une révision profonde de ce projet d'aménagement stratégique est nécessaire avant son adoption.