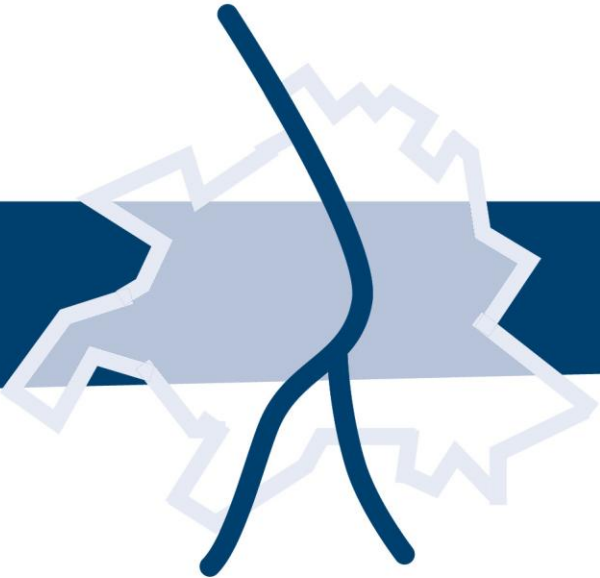




scot grande
agglomération
toulousaine

2^{ème} révision du SCoT

approuvée par délibération D.2026.03.09.3.1
du Comité Syndical du Smeat
en date du **9 mars 2026**

3

**Document
d'orientation &
d'objectifs**

**Document
d'aménagement
artisanal, commercial
et logistique**

Envoyé en préfecture le 12/03/2026

Reçu en préfecture le 12/03/2026

Publié le



ID : 031-253102388-20260309-D_20260309_3_1-DE

Document réalisé avec l'appui technique de l'AUAT



Sommaire

LE SCOT : UN DOCUMENT DE REFERENCE POUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	4
LES DOCUMENTS DU SCOT ET LEUR CONTENU	4
LES PLANS ET PROJETS AUXQUELS S'IMPOSE LE SCOT.....	5
LE DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS.....	6
LE DOCUMENT D'AMENAGEMENT ARTISANAL, COMMERCIAL ET LOGISTIQUE	6
DES OBJECTIFS STRATEGIQUES DU PAS A SA DECLINAISON DANS LE DOO	7
OBJECTIF 1/ PRESERVER LES RESSOURCES VITALES A LA PERENNITE DU TERRITOIRE	8
1.1 <i>Améliorer la fonctionnalité écologique des milieux naturels et leur mise en réseau</i>	9
1.2 <i>Préserver les capacités agricoles et favoriser le développement d'une agriculture de proximité.....</i>	13
1.3 <i>Réduire fortement la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et l'artificialisation des sols</i>	16
1.4 <i>Atténuer les facteurs et conséquences du changement climatique.....</i>	20
OBJECTIF 2/ ORGANISER LE FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE EN ARTICULANT L'ECHELLE DE LA PROXIMITE ET L'ECHELLE DE LA GRANDE AGGLOMERATION	23
2.1 <i>Ancrer le fonctionnement de la grande agglomération toulousaine sur l'armature territoriale</i>	24
2.2 <i>Développer des solutions de mobilités adaptées à la diversité territoriale.....</i>	30
2.3 <i>Rééquilibrer les offres commerciales au service de l'animation des centralités urbaines</i>	35
OBJECTIF 3/ AMENAGER PARTOUT DES CADRES DE VIE DE QUALITE	43
3.1 <i>Développer un parc de logements qualitatif et adapté à la diversité des besoins</i>	44
3.2 <i>Répondre aux besoins des habitants en équipements et services</i>	47
3.3 <i>Protéger les marqueurs paysagers de la grande agglomération</i>	48
3.4 <i>Réduire la vulnérabilité des habitants face aux risques, pollutions et nuisances</i>	52
OBJECTIF 4/ CONFORTER LE RAYONNEMENT DE LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAINE.....	54
4.1 <i>Ancrer le développement économique dans tous les territoires</i>	55
4.2 <i>Coopérer pour continuer à rayonner et organiser les solidarités.....</i>	62
4.3 <i>Renforcer la grande accessibilité tous modes au territoire.....</i>	63
GLOSSAIRE.....	64

Le SCoT : un document de référence pour l'aménagement du territoire

Les documents du SCoT et leur contenu

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est un document cadre qui projette l'aménagement du territoire à un horizon de 20 ans. Il se compose de plusieurs documents articulés entre eux :

- Les objectifs politiques et grands partis pris retenus par les élus du SMEAT sont explicités dans le **Projet d'Aménagement Stratégique** (PAS).
- Ce projet est décliné en orientations générales qui visent l'organisation de l'espace, la coordination des politiques publiques et la valorisation des territoires, dans un souci d'équilibre et de complémentarité entre les différentes parties du territoire. C'est l'objet du **Document d'Orientations et d'Objectifs** (DOO) ainsi que du **Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique** (DAACL). Par souci de lisibilité, les orientations du DAACL sont intégrées dans le DOO (partie relative au commerce), tout en restant identifiables par le jeu de la mise en page.
- Les **annexes** comportent plusieurs documents qui permettent de comprendre et de justifier les choix retenus par les élus :
 - L'analyse des ressources, particularités et dynamiques du territoire permet de distinguer les enjeux auxquels le territoire est confronté. Ces analyses figurent dans le **diagnostic** et **l'état initial de l'environnement**. À noter que le diagnostic comporte **l'analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers** au cours des dix années précédant le projet de schéma.
 - La **justification des choix** explicite la démarche de révision, les arbitrages aux grandes étapes, les méthodologies employées. Ce document comprend un volet de **justification des objectifs chiffrés de limitation de la consommation d'espaces** définis dans le PAS et le DOO.
 - **L'évaluation environnementale** présente la démarche de prise en compte des impacts environnementaux du projet aux grandes étapes de la révision, l'analyse de l'articulation du projet avec les plans et programmes qui s'imposent au SCoT par voie de compatibilité ou de prise en compte, ainsi que les modalités de suivi des effets du SCoT sur l'environnement.
- La mise en œuvre du projet de territoire relève aussi d'actions non déclinables par les plans et projets auxquels s'impose le SCoT par voie de compatibilité ou de prise en compte. Il peut s'agir d'actions en matière de gouvernance, d'études... qui engagent en premier lieu le SMEAT et les intercommunalités membres mais aussi d'autres partenaires publics ou privés. Ces actions figurent dans le **programme d'actions** (en annexe), dont la valeur n'est pas contractuelle.

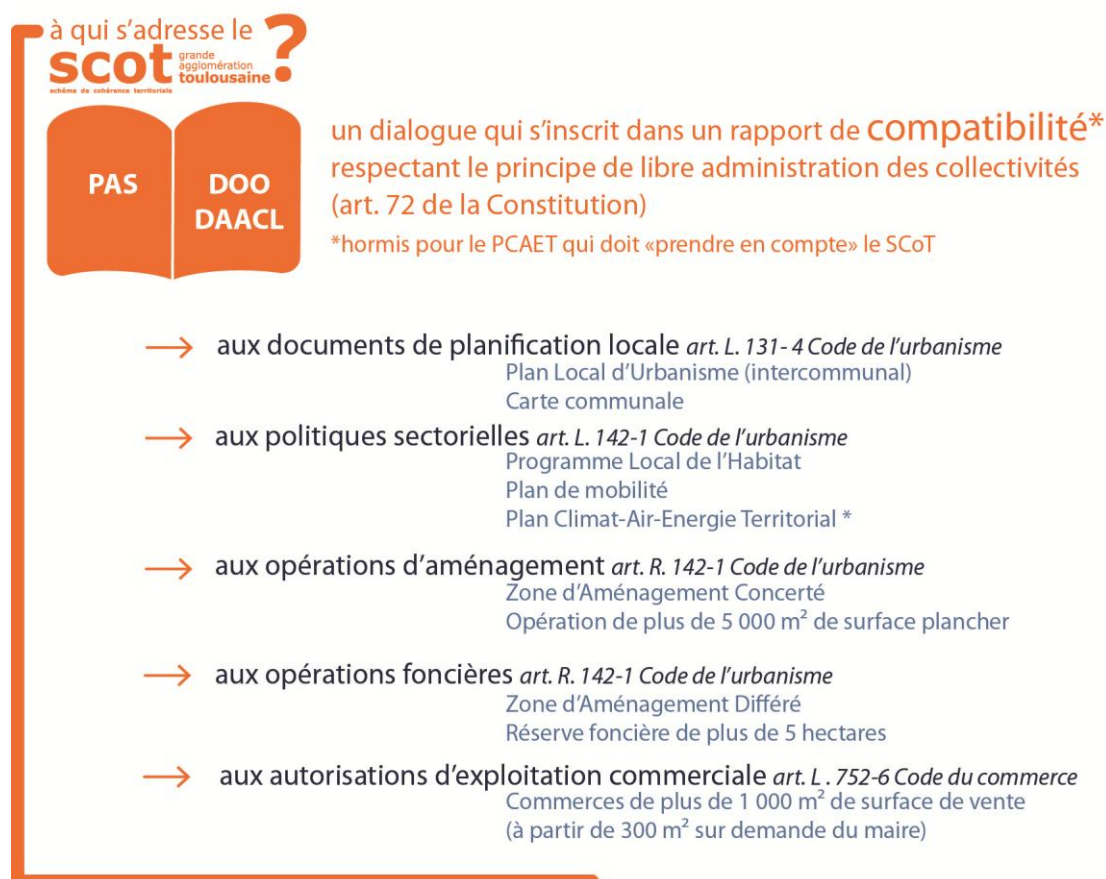
Les plans et projets auxquels s'impose le SCoT

Le **rapport de compatibilité** et le **rapport de prise en compte** qui lient le SCoT aux plans et projets auxquels il s'impose sont des notions encadrées par des textes de loi, appuyées par la jurisprudence.

Les plans et projets qui doivent se référer au SCoT disposent donc d'une marge d'appréciation et de déclinaison du SCoT dans la mesure où ils contribuent à la réalisation du SCoT et ne contreviennent ni à ses objectifs, ni à ses orientations. Il s'agit de respecter, a minima, un **principe de non-contrariété à l'atteinte des objectifs et orientations du SCoT**.

Il est attendu des plans et projets devant se référer au SCoT par voie de compatibilité ou de prise en compte qu'ils aient une **lecture d'ensemble du SCoT**. La compatibilité au SCoT mérite ainsi d'être expliquée et justifiée par les porteurs de plans et projets afin d'apprécier l'ensemble des leviers mis en œuvre pour s'inscrire dans les trajectoires du SCoT et concourir à l'atteinte de ses objectifs.

Par ailleurs, les modalités et leviers d'actions ne relèvent pas des prérogatives du SCoT mais bien des porteurs de plans et projets.



Rapports de compatibilité et de prise en compte vis-à-vis du Schéma de Cohérence Territoriale de la grande agglomération toulousaine

Le Document d'Orientation et d'Objectifs

Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT est constitué **d'orientations écrites prescriptives**, complétées le cas échéant par des **cartographies** qui permettent de territorialiser certaines orientations. Les cartographies ne se suffisent pas à elles seules et doivent être associées aux orientations écrites. Les orientations sont repérées par une numérotation en orange au sein du document.

L'article R. 141-6 du Code de l'Urbanisme stipule que « *les documents graphiques localisent les espaces ou sites à protéger [...]* ». Les cartographies du DOO relèvent donc de la **localisation**. Ainsi, il revient aux plans et projets liés par un rapport de compatibilité ou de prise en compte de passer de la localisation à la délimitation précise, dont l'appréciation est laissée aux porteurs de plans et projets, assortie de justifications.

En aucun cas, le SCoT ne fixe le droit des sols à la parcelle. Ainsi, les espaces protégés de la grande agglomération toulousaine doivent être interprétés à l'échelle du SCoT (échelle 1/50 000^e) et faire l'objet d'une déclinaison locale explicitée pour être totalement opérationnelle (sous réserve de justifications) : précision aux franges, ajout d'espaces protégés, corrections par des inventaires terrain, suppression d'espaces ayant changé de couverture du sol.

Les **objectifs chiffrés** du SCoT fixent soit des trajectoires dans lesquelles les plans et projets doivent s'inscrire, soit des bornes (minimales ou maximales).

Le Document d'Orientation et d'Objectifs inclut un **glossaire**, qui définit les termes marqués d'un astérisque*. Ce glossaire a valeur d'opposabilité, à l'image de l'ensemble du document.

Pour les secteurs urbanisés depuis 2022 et uniquement lorsque les photographies aériennes de 2025 (accessibles depuis le géoservice de l'IGN) attestent d'une urbanisation effective, les orientations du SCoT, sous couvert d'une justification, ne s'appliquent pas. En revanche, pour l'ensemble des autres secteurs, les orientations du SCoT doivent être prises en compte dans le cadre d'un rapport de compatibilité, conformément aux dispositions figurant dans les parties introductives des différents documents du SCoT.

Le Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique

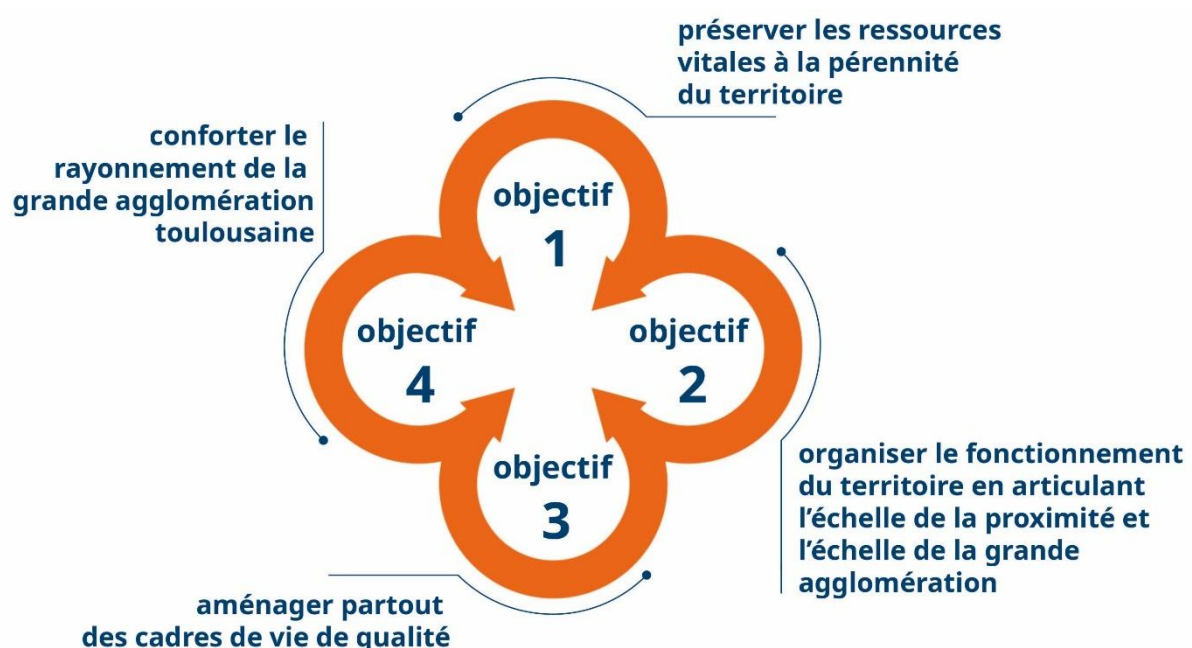
Le Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL) est constitué **d'orientations écrites prescriptives qui fixent les conditions d'implantation des activités commerciales et logistiques**, en complément des orientations du DOO. Ces orientations sont complétées le cas échéant par des cartographies qui permettent de territorialiser certaines orientations. Les cartographies ne se suffisent pas à elles seules et doivent être associées aux orientations écrites.

Les orientations du DAACL sont identifiées dans le présent document par une numérotation de couleur violette ainsi que par le pictogramme suivant :



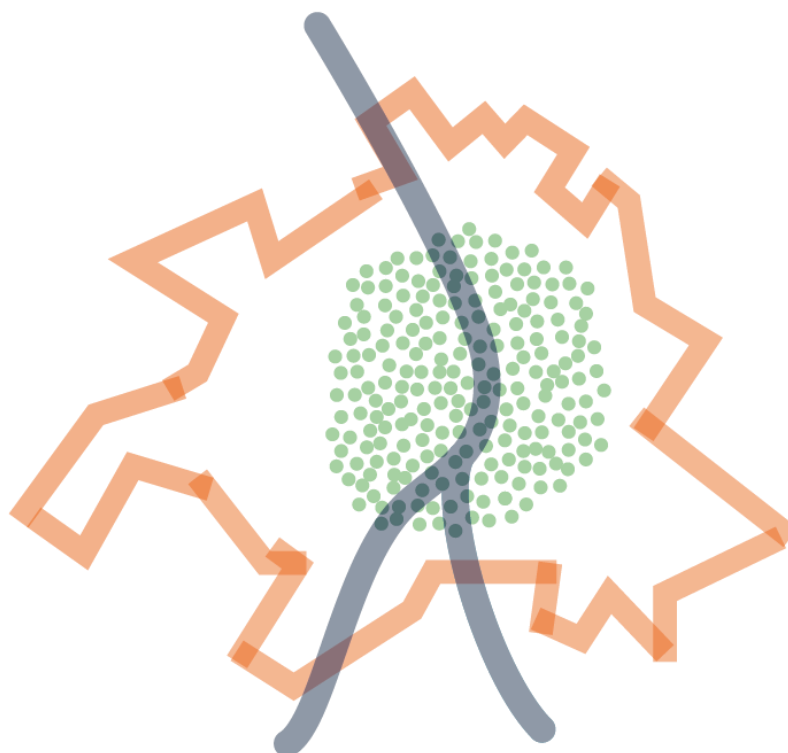
Des objectifs stratégiques du PAS à sa déclinaison dans le DOO

Pour décliner les ambitions pour le territoire à l'horizon 2045, les élus de la grande agglomération toulousaine se sont fixés quatre grands objectifs stratégiques qui, tous, se répondent pour proposer un projet de territoire cohérent. La structuration du présent Document d'Orientations et d'Objectifs reprend celle du Projet d'Aménagement Stratégique, afin de décliner point par point le projet politique et y apporter une traduction réglementaire.



Les quatre grands objectifs stratégiques du SCoT de la grande agglomération toulousaine.

Objectif 1/ Préserver les ressources vitales à la pérennité du territoire



4 sous-objectifs pour décliner cet objectif stratégique

améliorer la fonctionnalité écologique des milieux naturels et leur mise en réseau

préserver les capacités agricoles et favoriser le développement d'une agriculture de proximité

réduire fortement la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et l'artificialisation des sols

atténuer les facteurs et conséquences du changement climatique

1.1 Améliorer la fonctionnalité écologique des milieux naturels et leur mise en réseau

Les élus se sont engagés à **préserver les milieux naturels dans toute leur diversité** (grands massifs forestiers, espaces prairiaux, systèmes naturels connectés aux abords des cours d'eau).

Cela suppose aussi de **préserver la connectivité écologique entre les différents milieux** naturels via le confortement ou la recreation de corridors écologiques.

La préservation et la reconnaissance de la trame verte et bleue passent aussi par la valorisation de sa **multifonctionnalité** et par le **traitement qualitatif des interfaces** entre espaces agricoles, naturels et urbains.

1.1.1 Préserver les réservoirs de biodiversité

Éléments d'orientations cartographiques associés : réservoirs de biodiversité, corridors écologiques et réservoirs de biodiversité liés aux cours d'eau.

1. Les réservoirs de biodiversité doivent être identifiés et délimités précisément en compatibilité avec les localisations repérées à l'échelle du SCoT (cf. carte ci-après). Dans les espaces urbanisés*, la délimitation des réservoirs de biodiversité, adaptée au contexte urbain local, doit garantir le maintien de leur fonctionnalité écologique. Au sein des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I et II, une attention particulière doit être portée à la délimitation des réservoirs de biodiversité ouverts. La fonctionnalité de ces milieux ayant beaucoup évolué par rapport aux périmètres d'inventaire initiaux, des études environnementales doivent être menées afin d'actualiser la connaissance sur ces espaces et garantir le maintien de leur fonctionnalité écologique.
2. Ces réservoirs de biodiversité doivent être inconstructibles, excepté concernant les installations* nécessaires au fonctionnement des services publics ou participant à la valorisation pédagogique de la biodiversité, et uniquement en l'absence de solution de substitution raisonnable.
3. Au sein des réservoirs de biodiversité, les zones classées en espaces agricoles à protéger sont inconstructibles, excepté concernant (cf. chapitre 1.2.1) :
 - Les installations* nécessaires au fonctionnement des services publics ou participant à la valorisation pédagogique de la biodiversité ou de l'activité agricole.
 - L'extension limitée des bâtiments existants si elle est justifiée par les besoins de l'activité agricole ou au stockage et à l'entretien de matériel agricole ainsi qu'à la transformation, au conditionnement et à la commercialisation des produits agricoles.
4. L'urbanisation en lisière des réservoirs de biodiversité doit permettre d'assurer le maintien des échanges écologiques avec les milieux limitrophes. Des espaces de transition, adaptés aux milieux constitutifs de la sous-trame à laquelle ils font référence, doivent être prévus et/ou maintenus.
5. En tant que réservoirs de biodiversité, les zones humides* et leurs espaces de bon fonctionnement associés doivent être recensés et protégés, en cohérence avec les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE).
L'identification des secteurs de développement urbain doit s'appuyer sur un inventaire précis de ces zones humides*, conformément aux critères de définition et de délimitation des zones humides* en vigueur en application du Code de l'Environnement.

Cf. chapitre 4.2.4

Cf. programme d'actions, fiches actions A1, B2 et B6

1.1.2 Préserver et améliorer les corridors écologiques

Éléments d'orientations cartographiques associés : corridors écologiques et réservoirs de biodiversité liés aux cours d'eau, espaces supports des corridors écologiques liés aux milieux ouverts et boisés, corridors écologiques de milieux boisés, corridors écologiques de milieux ouverts, corridors écologiques peu fonctionnels.

6. Les corridors écologiques doivent être identifiés, spatialisés et délimités précisément, en compatibilité avec les localisations repérées à l'échelle du SCoT (cf. carte ci-après). Le maintien de leur fonctionnalité écologique devra être assuré et adapté aux milieux constitutifs de la sous-trame à laquelle ils font référence, pour éviter et/ou résoudre la formation d'obstacles ponctuels, linéaires ou surfaciques aux continuités écologiques.
7. Afin de préserver et, si besoin, restaurer les continuités écologiques nocturnes, une attention particulière doit être portée à l'éclairage nocturne.
8. L'ensemble des milieux concourant aux continuités écologiques de la sous-trame boisée (boisements, haies, ripisylves...) doit être identifié, protégé et/ou recréé. Une attention doit notamment être portée aux éléments bocagers (haies champêtres, talus, petits boisements...) afin de densifier le réseau de corridors écologiques.
9. L'ensemble des espaces concourant aux continuités écologiques de la sous-trame des milieux ouverts doit être identifié, protégé et/ou recréé. Une attention doit notamment être portée aux infrastructures agroécologiques* ouvertes (bandes enherbées, chemins creux, prairies naturelles, jachères florales, fossés...) afin de densifier le réseau de corridors écologiques.
10. Dans les espaces urbanisés, les collectivités locales doivent créer les conditions pour assurer un maillage d'espaces favorables à la biodiversité afin de décliner la trame verte et bleue du SCoT. Les espaces de nature existants ou « renaturables » doivent être identifiés, protégés et/ou recréés. Une attention particulière doit être portée au choix des espèces végétales, en privilégiant les espèces endémiques ou susceptibles de mieux s'adapter au changement climatique et en excluant les espèces exotiques envahissantes ou à fort potentiel allergisant.
11. Afin de permettre la reconstitution du maillage écologique, des corridors écologiques supports de mesures de restauration ou de renaturation doivent être identifiés et délimités précisément, en compatibilité avec les localisations des corridors écologiques peu fonctionnels identifiés à l'échelle du SCoT (cf. carte ci-après).

Cf. chapitres 1.2.1, 1.2.2, 1.3.4 et 1.4.3

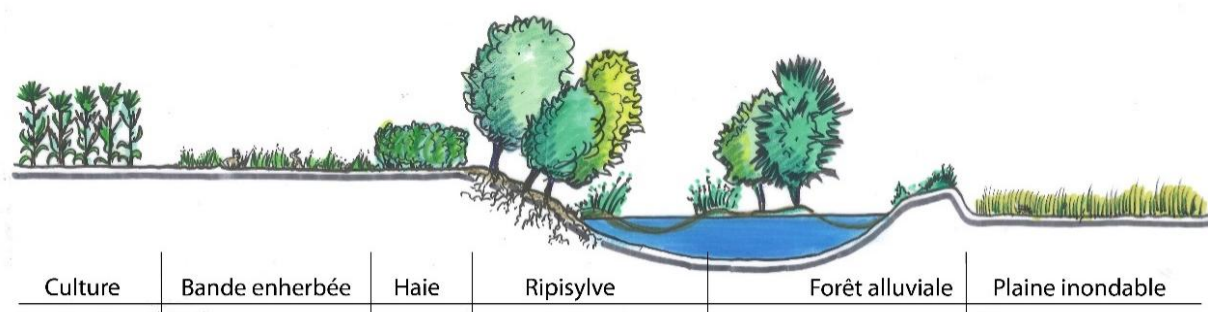
Cf. programme d'actions, fiche action B1

1.1.3 Maintenir la continuité écologique des cours d'eau par leur entretien et la préservation de leurs abords

Éléments d'orientations cartographiques associés : corridors écologiques et réservoirs de biodiversité liés aux cours d'eau.

12. Les collectivités locales doivent identifier l'ensemble des cours d'eau de leur territoire (y compris les cours d'eau intermittents) ainsi que les milieux aquatiques associés (ripisylves et forêts alluviales, bandes enherbées, prairies humides, champs d'expansion des crues...) concourant au maintien des continuités écologiques de la trame bleue en tant que réservoirs de biodiversité ou corridors écologiques.

13. Les collectivités locales mettent en œuvre toutes dispositions afin d'assurer une inconstructibilité le long de ces cours d'eau, en intégrant une zone de transition d'une largeur minimale de 10 mètres de part et d'autre du haut de chaque berge. Pour la Garonne et l'Ariège la largeur minimale est portée à 50 mètres de part et d'autre du haut de chaque berge. La largeur doit être justifiée en fonction des caractéristiques topographiques des berges, des dynamiques fluviales et de la vulnérabilité du territoire (pollutions diffuses, érosions, inondations...). Dans les espaces urbanisés*, la largeur devra être adaptée au contexte urbain local.

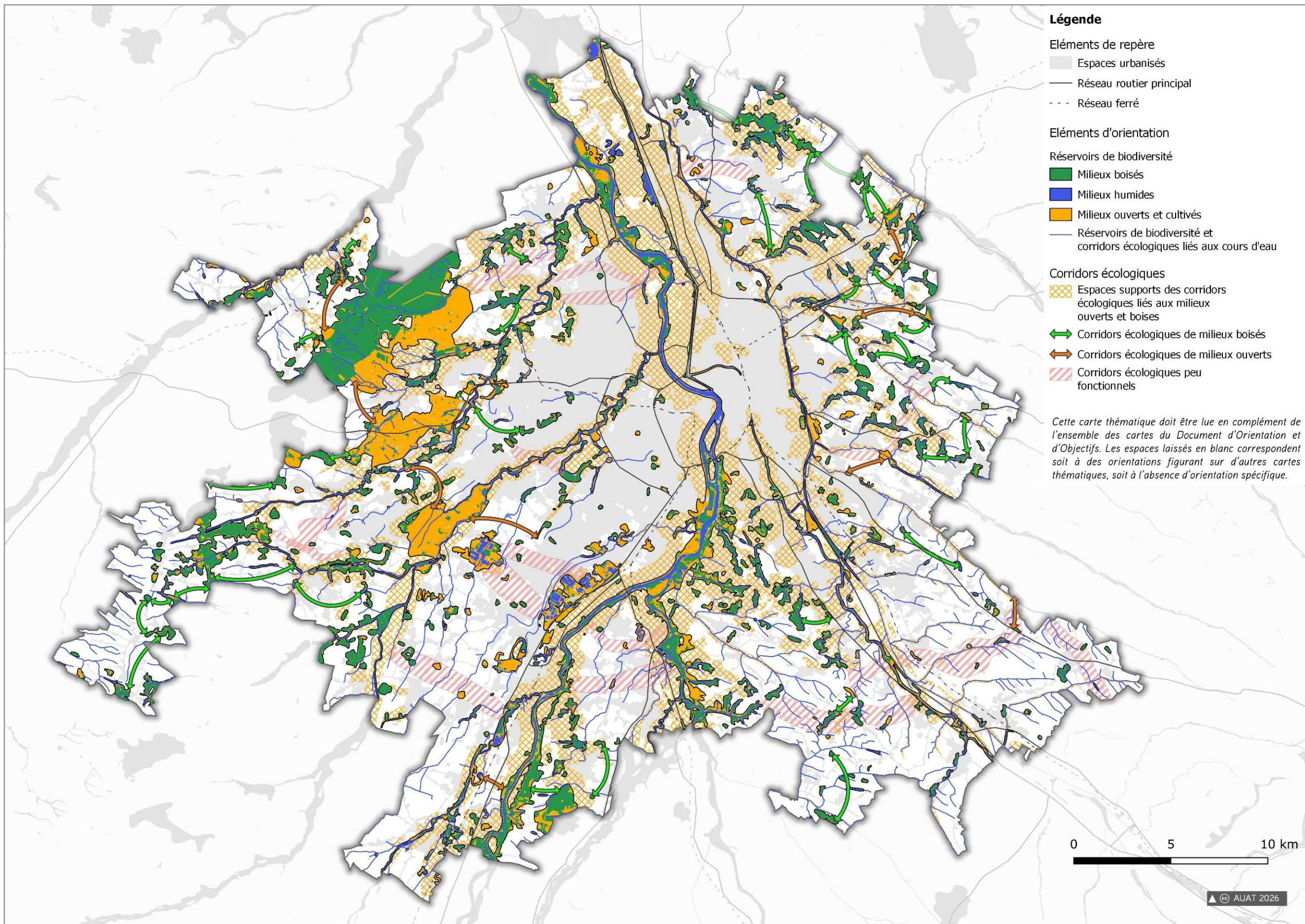


Exemple de traitement des zones de transition de part et d'autre d'un cours d'eau

14. Les collectivités locales doivent identifier l'ensemble des surfaces en eau du territoire (plans d'eau, mares, étangs...) de la trame bleue en tant que réservoirs de biodiversité et s'assurer de leur protection ainsi que de leurs berges, à l'exception des lacs de gravières à analyser au cas par cas, et dont l'intégration dans un projet de trame bleue pourra nécessiter une évaluation spécifique pour déterminer leur potentiel écologique et des mesures de protection adéquates.
15. Au sein des espaces de bon fonctionnement des milieux aquatiques (notamment les zones d'expansion de crue*, les espaces de mobilité des cours d'eau* et les zones humides*), des principes d'aménagement en transparence hydraulique pour l'écoulement des eaux, respectueux des différentes fonctions qu'ils assurent, doivent être adoptés.

Cf. chapitre 1.4.3

Cf. programme d'actions, fiche action B2



Trame verte et bleue du SCoT de la grande agglomération toulousaine

1.2 Préserver les capacités agricoles et favoriser le développement d'une agriculture de proximité

Les élus se sont engagés à protéger réglementairement les **espaces agricoles fonctionnels présentant un intérêt agronomique**. Cela implique aussi la gestion des **lisières** entre espaces agricoles et urbanisés* afin de prévenir les conflits d'usage.

Les élus souhaitent, en parallèle, **accompagner les mutations de l'agriculture** : diversification et valorisation au service des circuits de proximité, pratiques agricoles plus respectueuses de l'environnement. Cela relève néanmoins moins de leviers réglementaires qu'opérationnels.

1.2.1 Protéger les secteurs agricoles fonctionnels et à bon potentiel

Éléments d'orientations cartographiques associés : espaces agricoles à protéger, réservoirs de biodiversité.

16. Les espaces agricoles à protéger doivent être identifiés et délimités précisément en compatibilité avec les localisations repérées à l'échelle du SCoT (cf. carte ci-après).

Peuvent ponctuellement en être exclus, les espaces agricoles enserrés dans les espaces urbanisés*, sous couvert d'une justification précise du respect des conditions suivantes (conditions cumulatives) :

- Que les espaces en question soient enclavés dans les espaces urbanisés* et que cet enclavement entrave l'activité agricole.
- Que les espaces en question soient en continuité des centralités urbaines*.

Peuvent également en être exclus, de façon exceptionnelle, les secteurs de projet suivants :

- À vocation économique s'inscrivant dans les secteurs stratégiques et répondant aux orientations identifiées pour ceux-ci (cf. sous-objectif 4.1), sous réserve d'être en continuité des espaces urbanisés* et desservis par les réseaux de transports collectifs.
- À vocation d'habitat, dans les communes assujetties à la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU), sous réserve que (conditions cumulatives) :
 - L'étude du potentiel de densification* des espaces urbanisés* justifie que la consommation d'espaces agricoles est nécessaire pour répondre à des besoins d'accueil et que l'implantation du projet ne peut être satisfaite dans les espaces urbanisés*.
 - La programmation doit comprendre une part minimale de 40% de logements locatifs sociaux.
 - Le secteur de projet doit se situer en continuité des espaces urbanisés* et desservi par les réseaux de transports collectifs. Le projet doit prévoir la constitution ou la reconstitution d'une limite pérenne entre espaces urbanisés* et espaces agricoles.
- À vocation d'accueil et de grands passages des gens du voyage.
- À vocation de cimetière.

Ces projets ne doivent pas entraver le fonctionnement des exploitations agricoles adjacentes.

L'ouverture à l'urbanisation de ces secteurs de projets est subordonnée à la réalisation préalable d'une évaluation environnementale et au respect de la séquence Éviter-Réduire-Compenser, démontrant l'absence de solutions de substitution raisonnables.

17. Au sein des espaces agricoles à protéger, sont uniquement autorisés :

- L'implantation de nouvelles constructions* et installations* ou l'évolution de bâtiments existants si elles sont justifiées par les besoins de l'activité agricole ou par le stockage et à l'entretien de matériel agricole ainsi qu'à la transformation, le conditionnement et la commercialisation des produits agricoles.
- L'implantation de nouvelles installations* nécessaires au fonctionnement des services publics ou participant à la valorisation pédagogique de l'activité agricole.
- Le changement de destination de bâtiments s'il ne compromet pas l'activité agricole.
- L'extension limitée des bâtiments à usage d'habitation et leurs annexes.

18. Au sein des espaces agricoles à protéger, l'implantation de nouvelles constructions* ou installations* est réalisée dans la continuité des bâtiments existants.

19. Au sein des espaces agricoles à protéger, les zones classées en réservoirs de biodiversité sont inconstructibles, excepté concernant (cf. sous-objectif 1.1) :

- Les installations* nécessaires au fonctionnement des services publics ou participant à la valorisation pédagogique de la biodiversité ou de l'activité agricole.
- L'extension limitée des bâtiments existants si elle est justifiée par les besoins de l'activité agricole ou par le stockage et l'entretien de matériel agricole ainsi qu'à la transformation, le conditionnement et la commercialisation des produits agricoles.

20. L'extension des espaces urbanisés* ne doit pas compromettre le maintien et le développement des exploitations agricoles par des phénomènes de morcellement, de mitage ou d'enclavement. L'extension des espaces urbanisés* est, dès lors, réalisée en continuité de l'existant sans entraver l'accessibilité aux exploitations par les engins agricoles (parcelles agricoles, bâtiments d'exploitation...).

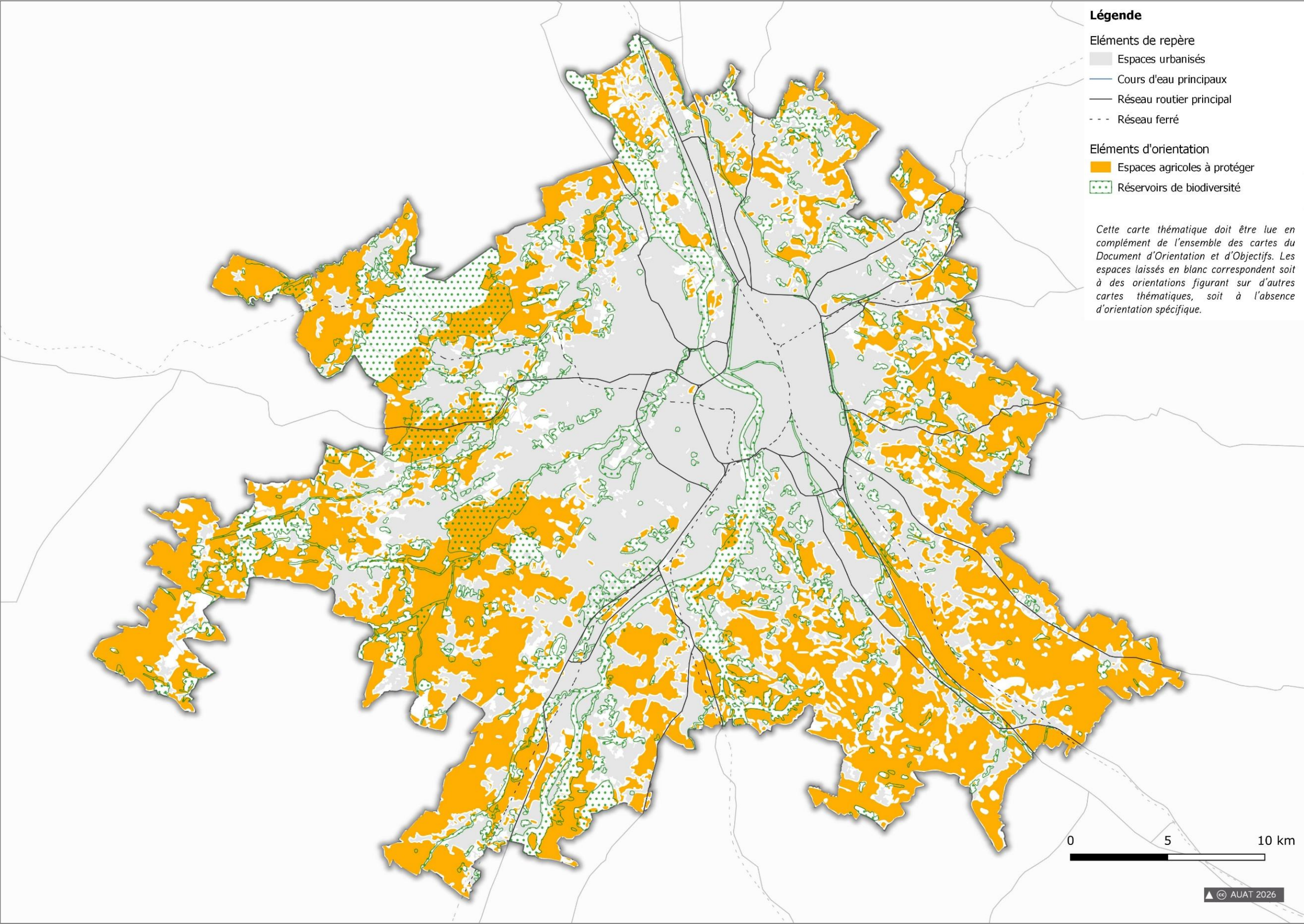
Cf. programme d'actions, fiche action B3

1.2.2 Accompagner les nécessaires mutations de l'agriculture

21. Les collectivités locales doivent créer les conditions pour le maintien et la création d'infrastructures agroécologiques* qui remplissent des fonctions agro-sylvicoles et environnementales.

Cf. chapitres 1.1.2 et 1.4.3

Cf. programme d'actions, fiche action A2



Trame agricole du SCoT de la grande agglomération toulousaine

1.3 Réduire fortement la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et l'artificialisation des sols

Les élus ont souhaité s'inscrire dans la trajectoire du « zéro artificialisation nette » des sols à l'horizon 2050, impliquant une **réduction de 50% de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers entre 2021 et 2031** au regard de la décennie précédente. Cette trajectoire se poursuivra **entre 2031 et 2045 par une réduction de 75% de l'artificialisation des sols** au regard de l'artificialisation des sols observée entre 2011 et 2021.

Pour ce faire, les élus entendent **articuler planification urbaine et politiques foncières** impliquant l'ensemble des acteurs de la production urbaine ; les **citoyens doivent être impliqués dans ce changement de modèle** afin d'en accepter les impacts.

Les élus souhaitent également mobiliser les capacités de développement au sein des espaces urbanisés*, en priorisant les centralités urbaines* et l'accès aux transports collectifs.

En parallèle, **le développement accru au sein des espaces urbanisés* doit être maîtrisé par les collectivités locales** afin que la densification* et le renouvellement urbain* soient optimisés, tout en garantissant des espaces de respiration (espaces publics et espaces de nature en ville) et une bonne intégration au sein des formes urbaines existantes.

Les **interfaces entre espaces urbanisés* et espaces agro-naturels** doivent garantir une transition douce, respectueuse des paysages et réduisant les conflits d'usage.

1.3.1 Inscrire le territoire dans la perspective du « zéro artificialisation nette » des sols

22. L'extension des espaces urbanisés* constitue le dernier recours à envisager pour permettre le développement du territoire.

23. La consommation maximale nette d'espaces naturels, agricoles et forestiers à l'horizon 2031 et l'artificialisation maximale nette des sols entre 2031 et 2045 sont répartis par intercommunalités conformément au tableau ci-dessous :

	Coteaux Bellevue	Grand Ouest Toulousain	Muretain Agglo	Sicoval	Toulouse Métropole
Consommation maximale d'espaces naturels, agricoles et forestiers entre 2021 et 2031	47 ha	109 ha	268 ha	204 ha	557 ha
Artificialisation maximale des sols entre 2031 et 2045	28 ha	61 ha	138 ha	109 ha	286 ha

Répartition par intercommunalité de la consommation maximale nette d'espaces naturels, agricoles et forestiers et de l'artificialisation des sols maximale nette (en hectares) à l'horizon du SCoT.

24. Les collectivités locales ne disposant pas d'une stratégie de planification intercommunale (PLUi) doivent engager une trajectoire de rationalisation de l'extension des espaces urbanisés* à vocation mixte* en se référant :

- Pour la période 2021-2031, à un ratio maximal de superficie d'espaces naturels agricoles et forestiers consommables par nouvel habitant accueilli dans la commune (*cf. tableau ci-dessous*).

- Pour la période 2031-2045, à un ratio maximal de superficie artificialisable par nouvel habitant accueilli dans la commune (*cf. tableau ci-dessous*).

Le solde des enveloppes maximales d'espaces naturels agricoles et forestiers et d'artificialisation des sols à vocation mixte* qui n'aurait pas été utilisé au titre des secteurs mixtes peut être réaffecté à des secteurs relevant d'autres vocations (économie, infrastructures par exemple).

Les enveloppes maximales d'espaces naturels, agricoles et forestiers et d'artificialisation des sols à vocation mixte* peuvent être modulées entre les communes d'une même strate de l'armature territoriale sous couvert d'une stratégie commune.

	Consommation maximale d'espaces naturels, agricoles et forestiers à vocation mixte entre 2021 et 2031	Artificialisation maximale à vocation mixte entre 2031 et 2045
Grands pôles urbains (hors Muret)	10 m ² /hab.	8 m ² /hab.
Muret	40 m ² /hab.	20 m ² /hab.
Pôles urbains	40 m ² /hab.	20 m ² /hab.
Communes-relais	80 m ² /hab.	40 m ² /hab.
Communes de proximité	150 m ² /hab.	50 m ² /hab.

Consommation maximale d'espaces naturels, agricoles et forestiers et artificialisation maximale des sols à vocation mixte par habitant accueilli et par strate de l'armature territoriale à l'horizon du SCoT (en mètres carrés par habitant accueilli).

- 25.** Pour les collectivités locales disposant d'une stratégie de planification intercommunale (PLUi), la consommation maximale nette d'espaces naturels, agricoles et forestiers à l'horizon 2031 et l'artificialisation maximale nette des sols entre 2031 et 2045 à vocation résidentielle / mixte ne pourront excéder les volumes répartis par intercommunalités conformément au tableau ci-dessous.

Le solde des enveloppes maximales d'espaces naturels, agricoles et forestiers et d'artificialisation des sols à vocation résidentielle / mixte* qui n'aurait pas été utilisé au titre des secteurs mixtes peut être réaffecté à des secteurs relevant d'autres vocations (économie, infrastructures par exemple).

Les enveloppes maximales d'espaces naturels, agricoles et forestiers et d'artificialisation des sols à vocation résidentielle / mixte* peuvent être modulées entre les communes d'une même strate de l'armature territoriale.

	Coteaux Bellevue	Grand Ouest Toulousain	Muretain Agglo	Sicoval	Toulouse Métropole
Consommation maximale d'espaces naturels, agricoles et forestiers à vocation résidentielle / mixte entre 2021 et 2031	22 ha	44 ha	104 ha	70 ha	267 ha
Artificialisation maximale des sols forestiers à vocation résidentielle / mixte entre 2031 et 2045	10 ha	27 ha	62 ha	41 ha	194 ha

Répartition par intercommunalité de la consommation maximale nette d'espaces naturels, agricoles et forestiers et de l'artificialisation des sols maximale nette (en hectares) à vocation résidentielle / mixte à l'horizon du SCoT.

- 26.** Les collectivités locales doivent réaliser une part minimale de logements en densification* des espaces déjà urbanisés* définie dans le tableau ci-dessous selon les strates de l'armature territoriale.

Ces parts minimales de densification* peuvent être modulées au sein des communes desservies par un transport collectif structurant, sous réserve d'une justification.

Selon les mêmes conditions de justification, lorsque le territoire est concerné par une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) financée et programmée, et sous réserve du démarrage effectif des travaux antérieurement à l'entrée en vigueur du présent Schéma de cohérence territoriale, cette orientation ne s'applique pas aux secteurs de projet concernés.

	Part minimale de logements produits en densification des espaces déjà urbanisés pour la période 2021-2031	Part minimale de logements produits en densification des espaces déjà urbanisés pour la période 2031-2045
Grands pôles urbains (hors Muret)	90%	90%
Muret	75%	85%
Pôles urbains	75%	85%
Communes-relais	66%	75%
Communes de proximité	50%	75%

Part minimale de logements produits en densification des espaces déjà urbanisés selon la strate de l'armature territoriale à l'horizon du SCoT.

- 27.** Les collectivités locales doivent respecter, en moyenne pour l'ensemble de leurs opérations produites en extension des espaces urbanisés*, les densités brutes* minimales définies dans le tableau ci-dessous selon les strates de l'armature territoriale.

Ces densités brutes* minimales peuvent être modulées entre communes d'une même strate de l'armature territoriale sous couvert d'une stratégie de planification intercommunale.

	Densité brute minimale en moyenne pour l'ensemble des opérations produites en extension des espaces urbanisés pour la période 2021-2031	Densité brute minimale en moyenne pour l'ensemble des opérations produites en extension des espaces urbanisés pour la période 2031-2045
Grands pôles urbains (hors Muret)	85 logements/ha	110 logements/ha
Muret	50 logements/ha	60 logements/ha
Pôles urbains	50 logements/ha	60 logements/ha
Communes-relais	35 logements/ha	50 logements/ha
Communes de proximité	30 logements/ha	40 logements/ha

Densités brutes minimales en moyenne pour l'ensemble des opérations produites en extension des espaces urbanisés (en logements par hectare) selon la strate de l'armature territoriale à l'horizon du SCoT.

1.3.2 Polariser le développement en cohérence avec l'armature territoriale

Cf. chapitres 2.1.1, 2.1.3 et 3.1.1

1.3.3 Prioriser le développement au sein des espaces déjà urbanisés, autour des centralités urbaines

28. Les collectivités locales délimitent leurs espaces urbanisés*, dont les hameaux* et les secteurs d'urbanisation linéaire* existants au sein de leur territoire.
29. Les collectivités locales planifient leur développement en priorité dans les espaces déjà urbanisés*. Cela suppose de :
 - Prendre en compte l'offre de transports en commun existants et projetés ainsi que le maillage des cheminements piétons et réseaux cyclables.
 - Lutter contre la vacance* là où elle est surreprésentée, avec une vigilance particulière dans les centralités urbaines*, en déployant les leviers à disposition de la collectivité locale pour résorber la vacance*.
 - Permettre l'évolutivité des formes urbaines et les changements d'usage.
 - Réinvestir les friches* : les collectivités locales doivent les identifier et engager des stratégies de mutation sur celles-ci.
 - Identifier les secteurs de renouvellement urbain* et de densification* et créer les conditions permettant d'assurer un réinvestissement de ces secteurs.
30. Implanter les ensembles d'immeubles de bureaux* uniquement dans les espaces déjà urbanisés*.
31. L'extension des espaces urbanisés* doit être réalisée en continuité des espaces déjà urbanisés* et doit être planifiée dans un souci d'optimisation foncière forte.
32. L'extension des espaces urbanisés* des hameaux* et secteurs d'urbanisation linéaire* est interdite.
 La densification* des espaces déjà urbanisés* des hameaux* et secteurs d'urbanisation linéaire* ne pourra se faire que si la mobilisation des capacités d'urbanisation dans les autres espaces urbanisés* de la commune est insuffisante.
33. Les collectivités locales doivent planifier leur développement dans des espaces urbanisés* à vocation mixte*, hormis pour les activités incompatibles avec de l'habitat*. Cela suppose de planifier, dans les documents d'urbanisme et les opérations d'aménagement, la mixité des fonctions et de développer la mutualisation des espaces publics, des stationnements et des équipements, à toutes les échelles et en cohérence avec les enjeux environnementaux et paysagers.

1.3.4 Réunir les conditions d'une densité acceptée par les habitants et les usagers

34. Les collectivités locales doivent activer les leviers à leur disposition pour maîtriser les formes urbaines produites. Il s'agit de créer les conditions permettant d'optimiser le foncier en intégrant :
 - Les formes urbaines existantes.
 - Les offres de mobilités existantes.
 - Un maillage d'espaces publics qualitatifs adaptés aux besoins.
 - Le maintien et la création d'espaces perméables et/ou végétalisés multifonctionnels (supports de cheminements, récréatifs, îlots de fraîcheur*, nature en ville, cycle de l'eau).

Cf. programme d'actions, fiche action C1

1.4 Atténuer les facteurs et conséquences du changement climatique

Conscients des défis posés par le changement climatique, les élus se sont engagés vers un **modèle de développement plus sobre en consommation d'énergie** à tous les niveaux (déplacements automobiles, formes urbaines, bâtiments et aménagements).

Ils souhaitent également **amplifier le développement des énergies renouvelables et de récupération**, en favorisant les espaces urbanisés* pour ce faire.

En parallèle, les élus s'engagent à **intégrer les incidences prévisibles du changement climatique dans leur stratégie territoriale** (lutter contre les îlots de chaleur urbains*, intégrer le confort thermique dans les projets, limiter l'exposition des personnes et des biens aux risques...). Des **mesures d'adaptation doivent ainsi être amplement déployées**.

La préservation de la ressource en eau est une ambition majeure des élus, qui implique d'amplifier les actions de gestion économe de la ressource, de renforcer les règles d'assainissement et de rejet en cohérence avec les capacités d'absorption des milieux, d'améliorer la capacité auto-épuratoire des milieux par des actions de renaturation... Les stockages d'eau existants doivent être optimisés dans une logique multi-usage. La préservation de la ressource en eau nécessite également une solidarité amont-aval à laquelle les élus souhaitent prendre part au travers d'une gouvernance supra-territoriale concertée.

1.4.1 Tendre vers la sobriété énergétique et lutter contre le changement climatique

35. Les collectivités locales doivent définir une trajectoire phasée de réduction de leurs consommations énergétiques finales (en matière de bâti et de transport) aux horizons 2030 et 2040, en cohérence avec les objectifs régionaux. Elles doivent également définir une trajectoire phasée de réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre.

36. Les collectivités locales doivent créer les conditions pour :

- Développer les formes urbaines et les bâtiments économes en énergie et en matériaux.
- Accélérer la rénovation thermique des bâtiments existants.
- Mettre en œuvre les principes de conception bioclimatique des aménagements et des constructions*.
- Lutter contre les îlots de chaleur urbains*.
- Réduire la consommation d'énergie liée à l'éclairage public et aux enseignes lumineuses et numériques.

Cf. chapitres 1.4.3, 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 3.1.2, 3.1.3, 3.1.4, 3.2.2 et 3.4.3

Cf. programme d'actions, fiche action A3

1.4.2 Développer les énergies renouvelables sur le territoire dans les espaces les plus appropriés

37. Les collectivités locales doivent définir une trajectoire d'évolution de leur mix énergétique territorial aux horizons 2030 et 2040, en cohérence avec les objectifs régionaux.

- 38.** Les collectivités locales identifient des secteurs au sein desquels sont imposés le développement de systèmes domestiques de production d'énergie renouvelable ou de récupération* en cohérence avec les gisements disponibles, les besoins locaux et les enjeux environnementaux et paysagers.

L'implantation de systèmes industriels de production d'énergie renouvelable ou de récupération* est réalisée en priorité sur des bâtiments ou au sein de secteurs déjà artificialisés. Leur implantation ne peut intervenir au sein des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques. Dans des espaces naturels, agricoles ou forestiers, leur développement est conditionné à la compatibilité avec une activité agricole concomitante et pérenne, ou à la cohérence avec les enjeux environnementaux et paysagers. Ces implantations doivent garantir une réversibilité des installations* à l'issue de la période d'exploitation.

1.4.3 Développer les solutions d'adaptation au changement climatique

- 39.** Les collectivités locales doivent activer les leviers à leur disposition pour adapter leur territoire au changement climatique.
- 40.** Dans les espaces urbanisés*, un maillage en îlots de fraîcheur* doit être mis en place à partir des sites existants et complété par de nouveaux sites. Ces îlots de fraîcheur* doivent être protégés.
- 41.** La vulnérabilité du territoire face aux risques naturels (inondations et mouvements de terrain) existants et aux risques prévisibles liés au changement climatique doit être réduite au regard de l'état actuel des connaissances et des données disponibles.
- 42.** Les zones de vulnérabilité face aux risques d'inondation doivent être identifiées, et ce quelle qu'en soit l'origine (débordement de cours d'eau, remontée de nappe, ruissellement des eaux pluviales, rupture de barrage), en cohérence avec les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) et les programmes d'actions de prévention des inondations (PAPI). Les conditions d'urbanisation et les principes constructifs doivent être adaptés conformément à la réglementation en vigueur dans les zones d'aléas connues et selon l'état actuel des connaissances dans les territoires non-couverts par un document de planification dédié aux risques naturels d'inondation.
- Afin de maîtriser les aléas inondations, les zones d'expansion de crue* et les espaces de mobilité des cours d'eau* sont protégés de toute construction et de tout aménagement altérant leur fonctionnalité. La valorisation des zones d'expansion de crue* et des espaces de mobilité des cours d'eau* comme composantes majeures du cadre de vie (support de biodiversité, de projets agricoles ou paysagers, développement d'une culture du risque) doit être recherchée.
- 43.** La vulnérabilité du territoire doit être réduite face au risque de retrait-gonflement des argiles. Dans les zones d'aléas connues, les principes constructifs doivent être adaptés afin d'éviter de potentielles dégradations.
- 44.** Les dispositifs antiérosifs existants sur le territoire (éléments physiques du paysage freinant le ruissellement : haies, talus, ripisylves, bandes végétalisées...), en particulier dans les zones de coteaux, doivent être protégés et/ou recréés.

Cf. chapitres 1.1.2, 1.2.1, 1.2.2 et 1.4.4 et 3.1.1

Cf. programme d'actions, fiche action B2

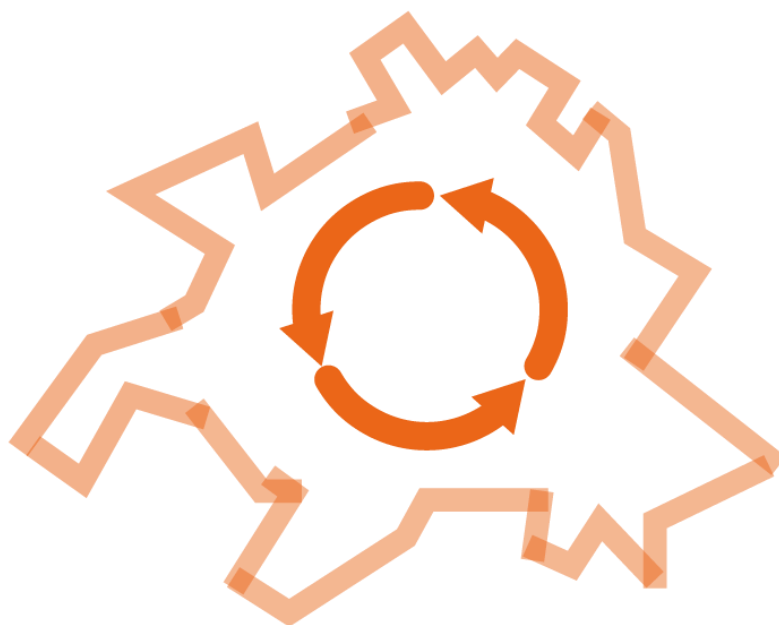
1.4.4 Préserver et sécuriser la ressource en eau

45. Les collectivités locales doivent activer les leviers à leur disposition pour mettre en adéquation le développement démographique et économique des territoires avec les capacités futures des ressources en eau potable, en appui avec les gestionnaires d'alimentation en eau potable, du schéma départemental d'alimentation en eau potable et des autres schémas directeurs locaux.
46. L'ouverture à l'urbanisation doit être conditionnée aux capacités de traitement, existantes ou programmées à échéance du document d'urbanisme, des stations d'épuration collectives, à leur rendement et aux capacités actuelles et futures des milieux récepteurs, en intégrant la diminution des débits des cours d'eau.
47. Le recours à l'assainissement autonome doit être prioritairement réservé dans les zones de faibles densités et ne présentant pas de problématiques connues liées au traitement des eaux usées en assainissement non collectif. Ce recours doit être argumenté et justifié, notamment au regard de la capacité des milieux récepteurs à recevoir les eaux traitées, de la qualité estimée des rejets et de l'impact sur la ressource en eau.
48. Les débits d'écoulement et de ruissellement des eaux pluviales doivent être maîtrisés par le maintien de la perméabilité des sols et par le recours à des aménagements favorisant leur infiltration à la parcelle et/ou leur stockage dans un souci de réutilisation des eaux, en cohérence avec les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) et les programmes d'actions de prévention des inondations (PAPI). La gestion des débits de ruissellement est adaptée aux capacités d'évacuation des milieux récepteurs.
49. Les collectivités locales doivent créer les conditions pour le maintien et la création d'espaces perméables. Leur usage doit tenir compte de l'état sanitaire des sols.
50. L'ouverture à l'urbanisation doit être conditionnée aux capacités, existantes ou programmées à échéance du document d'urbanisme, des installations* d'adduction en eau potable, en intégrant les incidences potentielles du changement climatique sur la ressource en eau.
51. Les aires d'alimentation des captages d'eau potable et les zones stratégiques de sauvegarde de la ressource doivent être préservées en y adaptant les conditions d'urbanisation et d'usage des sols en fonction de la vulnérabilité de la ressource en eau. Ces différents périmètres concernent également les captages d'eau potable fermés afin de conserver leurs potentialités dans la perspective du changement climatique.

Cf. chapitres 1.4.3, 3.4.2 et 4.2.4

Cf. programme d'actions, fiche action A4

Objectif 2/ Organiser le fonctionnement du territoire en articulant l'échelle de la proximité et l'échelle de la grande agglomération



3 sous-objectifs pour décliner cet objectif stratégique

- **ancrer le fonctionnement de la grande agglomération toulousaine sur l'armature territoriale**
- **développer des solutions de mobilités adaptées à la diversité territoriale**
- **rééquilibrer les offres commerciales au service de l'animation des centralités**

2.1 Ancrer le fonctionnement de la grande agglomération toulousaine sur l'armature territoriale

Les élus ont identifié pour le SCoT une **armature territoriale en quatre strates** qui articule l'échelle des bassins de vie (déplacements de la proximité) et l'échelle de la grande agglomération (déplacements domicile-travail, déplacements exceptionnels). Cette armature distingue les communes en donnant à chaque strate une fonction d'animation et de rayonnement : communes de proximité, communes-relais, pôles urbains et grands pôles urbains.

Ainsi, les élus entendent **concentrer l'accueil d'habitants et d'emplois dans les grands pôles urbains, les pôles urbains et les communes-relais**. Les communes de proximité doivent envisager un développement qui, tout en permettant l'animation de la vie locale et des équipements de proximité, ne déséquilibre pas l'armature territoriale.

Par ailleurs, quelle que soit la strate communale, les élus souhaitent désormais **accueillir les habitants en priorité dans les centralités urbaines* ou en continuité de celles-ci**.

2.1.1 Organiser le développement en cohérence avec l'armature territoriale

52. L'armature territoriale se décline en quatre strates communales qui reposent sur des rôles et un niveau de rayonnement différenciés et doivent composer un aménagement du territoire équilibré (cf. carte ci-après). Les responsabilités qui incombent à chaque commune selon sa strate prennent en compte le fonctionnement de la grande agglomération toulousaine, qui dépasse l'échelle communale. Chaque commune, quelle que soit sa strate, doit considérer son rôle au sein de son bassin de vie et de l'agglomération le cas échéant, et planifier son développement en articulation avec ces échelles.

53. Les communes de proximité doivent pouvoir répondre aux besoins les plus courants de leur population (équipements, services, commerces*...). Elles doivent pouvoir se développer sans déséquilibrer l'armature territoriale.

54. Les communes-relais structurent un bassin de vie. Elles doivent répondre aux besoins quotidiens de la population du bassin de vie, en complément de l'offre des communes de proximité. En termes d'organisation des mobilités, les communes-relais sont le pivot entre les déplacements à l'échelle du bassin de vie et les déplacements à l'échelle de la grande agglomération. Les communes-relais doivent maintenir, voire renforcer leur poids démographique. Elles remplissent également les fonctions de commune de proximité pour leur population.

Les communes de Baziège, Ayguesvives et Montgiscard, par ailleurs incluses au secteur stratégique de rééquilibrage du sud-Sicoval, doivent composer à elles trois une polarité relais pour le bassin de vie du sud-Sicoval qui en est dépourvu. Le développement de ces trois communes ne peut donc s'envisager que par le biais d'une stratégie commune en matière d'aménagement et de développement du territoire, d'accueil démographique et économique, de sobriété foncière, d'offre de service et d'équipement, répondant aux orientations applicables à la strate des communes relais.

55. Les pôles urbains contribuent à structurer l'échelle de la grande agglomération par leurs équipements et services métropolitains* ainsi que leur desserte. Ils ont vocation à maintenir et renforcer ces fonctions et à prendre leur part dans l'accueil démographique. Les pôles urbains remplissent également le rôle de commune-relais et de commune de proximité des populations concernées.

56. Les grands pôles urbains remplissent de nombreuses fonctions qui bénéficient à l'ensemble du territoire et à son rayonnement :

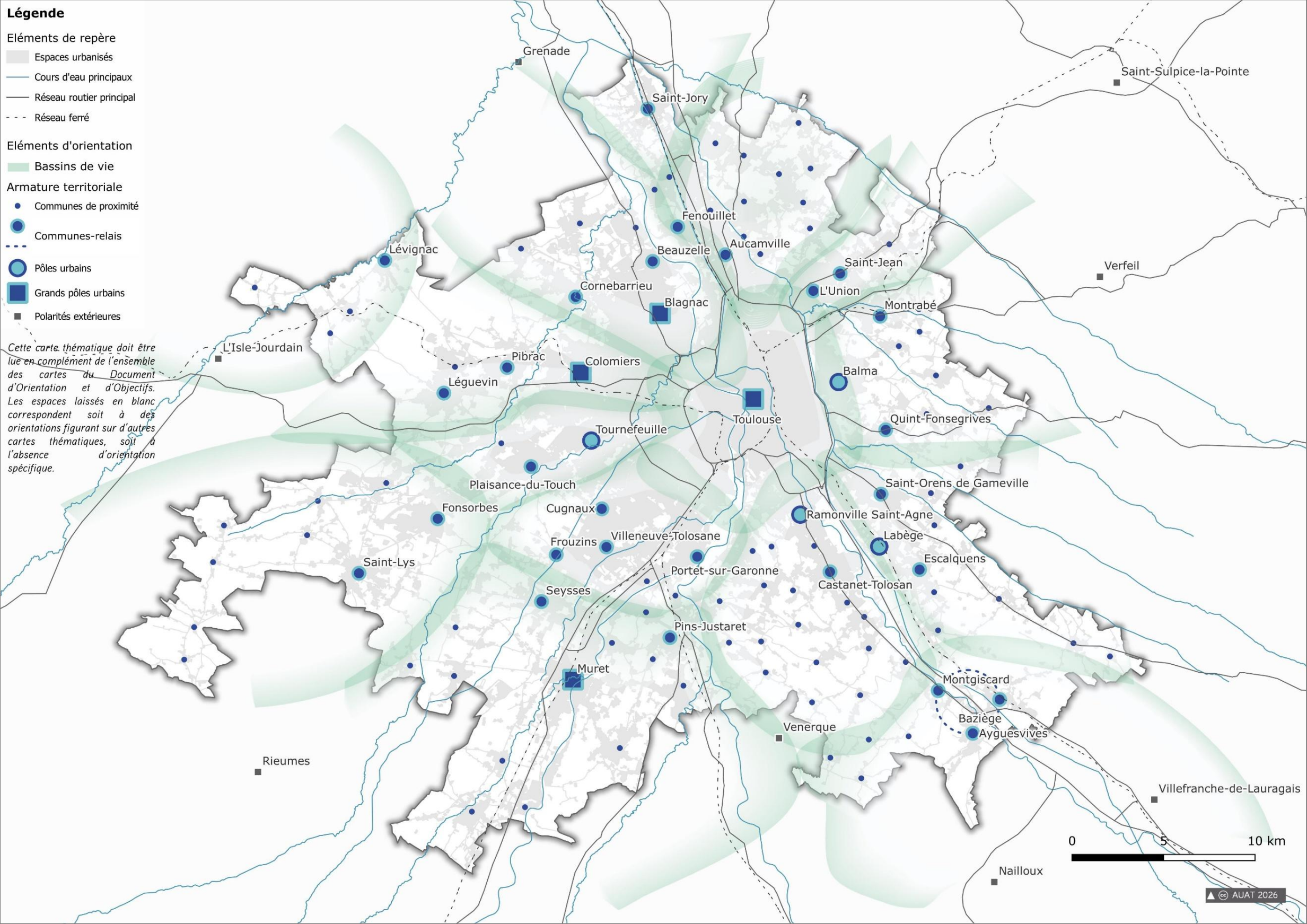
- Portes d'entrées du territoire en termes de grande accessibilité et d'accueil de nouvelles populations.
- Accueil d'équipements d'envergure régionale et nationale, de grands donneurs d'ordre économique, de sièges d'administration nationale ou régionale.
- Diversité commerciale, répondant aux besoins de consommation occasionnels* de la population.
- Accueil de plus de la moitié de la population de la grande agglomération, grâce à un parc de logements important et diversifié.

Ces fonctions doivent être maintenues et renforcées, en appui sur les pôles urbains.

Les grands pôles urbains remplissent également le rôle de commune-relais et de commune de proximité des populations concernées.

57. Au sein des bassins de vie, les coopérations entre communes sont encouragées, sur la base d'un projet commun. Celui-ci doit, le cas échéant, respecter les orientations du SCoT, notamment les responsabilités d'accueil démographique et d'emploi, d'organisation de l'armature territoriale et des mobilités, d'implantation des équipements, commerces* et services ou de production de logements.

Cf. sous-objectifs 2.1, 2.2, 2.3, 3.2 et 4.1.



L'armature territoriale de la grande agglomération toulousaine

N.B. : Le classement de l'ensemble des communes de la grande agglomération toulousaine au sein de l'armature territoriale est donné en page suivante.

Code INSEE	Commune	Intercommunalité	Armature territoriale
31003	Aigrefeuille	Toulouse Métropole	Commune de proximité
31004	Ayguesvives*	Sicoval	Commune-relais
31022	Aucamville	Toulouse Métropole	Commune-relais
31025	Aureville	Sicoval	Commune de proximité
31032	Aussonne	Toulouse Métropole	Commune de proximité
31035	Auzeville-Tolosane	Sicoval	Commune de proximité
31036	Auzielle	Sicoval	Commune de proximité
31044	Balma	Toulouse Métropole	Pôle urbain
31048	Baziège*	Sicoval	Commune-relais
31053	Beaupuy	Toulouse Métropole	Commune de proximité
31056	Beauzelle	Toulouse Métropole	Commune-relais
31057	Belberaud	Sicoval	Commune de proximité
31058	Belbèze-de-Lauragais	Sicoval	Commune de proximité
31069	Blagnac	Toulouse Métropole	Grand pôle urbain
31075	Bonrepos-sur-Aussonnelle	Muretain Agglo	Commune de proximité
31087	Bragayrac	Muretain Agglo	Commune de proximité
31088	Brax	Toulouse Métropole	Commune de proximité
31091	Bruguières	Toulouse Métropole	Commune de proximité
31113	Castanet-Tolosan	Sicoval	Commune-relais
31116	Castelginest	Toulouse Métropole	Commune de proximité
31117	Castelmaurou	Coteaux Bellevue	Commune de proximité
31148	Clermont-le-Fort	Sicoval	Commune de proximité
31149	Colomiers	Toulouse Métropole	Grand pôle urbain
31150	Cornebarrieu	Toulouse Métropole	Commune-relais
31151	Corronsac	Sicoval	Commune de proximité
31157	Cugnaux	Toulouse Métropole	Commune-relais
31161	Deyme	Sicoval	Commune de proximité
31162	Donneville	Sicoval	Commune de proximité
31163	Drémil-Lafage	Toulouse Métropole	Commune de proximité
31165	Eaunes	Muretain Agglo	Commune de proximité
31166	Empeaux	Muretain Agglo	Commune de proximité
31169	Escalquens	Sicoval	Commune-relais
31171	Espanès	Sicoval	Commune de proximité
31181	Le Fauga	Muretain Agglo	Commune de proximité
31182	Fenouillet	Toulouse Métropole	Commune-relais
31184	Flourens	Toulouse Métropole	Commune de proximité
31186	Fonbeauzard	Toulouse Métropole	Commune de proximité
31187	Fonsorbes	Muretain Agglo	Commune-relais
31188	Fontenilles	Grand Ouest Toulousain	Commune de proximité
31192	Fourquevaux	Sicoval	Commune de proximité
31203	Frouzins	Muretain Agglo	Commune-relais
31205	Gagnac-sur-Garonne	Toulouse Métropole	Commune de proximité
31227	Goyrans	Sicoval	Commune de proximité
31230	Gratentour	Toulouse Métropole	Commune de proximité
31240	Issus	Sicoval	Commune de proximité
31248	Labarthe-sur-Lèze	Muretain Agglo	Commune de proximité
31249	Labastide-Beauvoir	Sicoval	Commune de proximité
31252	Labastide-Saint-Sernin	Coteaux Bellevue	Commune de proximité
31253	Labastidette	Muretain Agglo	Commune de proximité
31254	Labège	Sicoval	Pôle urbain

Code INSEE	Commune	Intercommunalité	Armature territoriale
31259	Lacroix-Falgarde	Sicoval	Commune de proximité
31269	Lamasquère	Muretain Agglo	Commune de proximité
31277	Lasserre-Pradère	Grand Ouest Toulousain	Commune de proximité
31282	Launaguet	Toulouse Métropole	Commune de proximité
31284	Lauzerville	Sicoval	Commune de proximité
31287	Lavernose-Lacasse	Muretain Agglo	Commune de proximité
31291	Léguevin	Grand Ouest Toulousain	Commune-relais
31293	Lepinasse	Toulouse Métropole	Commune de proximité
31297	Lévignac	Grand Ouest Toulousain	Commune-relais
31339	Mérenvielle	Grand Ouest Toulousain	Commune de proximité
31340	Mervilla	Sicoval	Commune de proximité
31351	Mondonville	Toulouse Métropole	Commune de proximité
31352	Mondouzil	Toulouse Métropole	Commune de proximité
31355	Mons	Toulouse Métropole	Commune de proximité
31364	Montberon	Coteaux Bellevue	Commune de proximité
31366	Montbrun-Lauragais	Sicoval	Commune de proximité
31381	Montgiscard*	Sicoval	Commune-relais
31384	Montlaur	Sicoval	Commune de proximité
31389	Montrabé	Toulouse Métropole	Commune-relais
31395	Muret	Muretain Agglo	Grand pôle urbain
31401	Noueilles	Sicoval	Commune de proximité
31402	Odars	Sicoval	Commune de proximité
31409	Péchabou	Sicoval	Commune de proximité
31410	Pechbonnieu	Coteaux Bellevue	Commune de proximité
31411	Pechbusque	Sicoval	Commune de proximité
31417	Pibrac	Toulouse Métropole	Commune-relais
31418	Pin-Balma	Toulouse Métropole	Commune de proximité
31420	Pinsaguel	Muretain Agglo	Commune de proximité
31421	Pins-Justaret	Muretain Agglo	Commune-relais
31424	Plaisance-du-Touch	Grand Ouest Toulousain	Commune-relais
31429	Pompertuzat	Sicoval	Commune de proximité
31433	Portet-sur-Garonne	Muretain Agglo	Commune-relais
31437	Pouze	Sicoval	Commune de proximité
31445	Quint-Fonsegrives	Toulouse Métropole	Commune-relais
31446	Ramonville-Saint-Agne	Sicoval	Pôle urbain
31448	Rebique	Sicoval	Commune de proximité
31458	Roques	Muretain Agglo	Commune de proximité
31460	Roquettes	Muretain Agglo	Commune de proximité
31462	Rouffiac-Tolosan	Coteaux Bellevue	Commune de proximité
31464	Sabonnères	Muretain Agglo	Commune de proximité
31466	Saiguède	Muretain Agglo	Commune de proximité
31467	Saint-Alban	Toulouse Métropole	Commune de proximité
31475	Saint-Clar-de-Rivière	Muretain Agglo	Commune de proximité
31484	Saint-Geniès-Bellevue	Coteaux Bellevue	Commune de proximité
31486	Saint-Hilaire	Muretain Agglo	Commune de proximité
31488	Saint-Jean	Toulouse Métropole	Commune-relais
31490	Saint-Jory	Toulouse Métropole	Commune-relais

Code INSEE	Commune	Intercommunalité	Armature territoriale
31496	Sainte-Livrade	Grand Ouest Toulousain	Commune de proximité
31497	Saint-Loup-Cammas	Coteaux Bellevue	Commune de proximité
31499	Saint-Lys	Muretain Agglo	Commune-relais
31506	Saint-Orens-de-Gameville	Toulouse Métropole	Commune-relais
31518	Saint-Thomas	Muretain Agglo	Commune de proximité
31526	La Salvetat-Saint-Gilles	Grand Ouest Toulousain	Commune de proximité
31533	Saubens	Muretain Agglo	Commune de proximité
31541	Seilh	Toulouse Métropole	Commune de proximité
31547	Seysses	Muretain Agglo	Commune-relais
31555	Toulouse	Toulouse Métropole	Grand pôle urbain
31557	Tournefeuille	Toulouse Métropole	Pôle urbain
31561	L'Union	Toulouse Métropole	Commune-relais
31568	Varennes	Sicoval	Commune de proximité
31575	Vieille-Toulouse	Sicoval	Commune de proximité
31578	Vigoulet-Auzil	Sicoval	Commune de proximité
31580	Villate	Muretain Agglo	Commune de proximité
31588	Villeneuve-Tolosane	Toulouse Métropole	Commune-relais

Classement des communes de la grande agglomération toulousaine au sein de l'armature territoriale.

* Dans le bassin de vie du sud-Sicoval, les communes de Baziège, Ayguesvives et Montgiscard rempliront ensemble le rôle de commune-relais, sur la base d'une stratégie commune d'aménagement et de développement du territoire.

2.1.2 Renforcer les centralités urbaines à toutes les échelles

- 58.** Chaque commune est dotée, a minima, d'une centralité urbaine*, correspondant à son centre-ville ou son centre-bourg. Les collectivités locales identifient des centralités urbaines* de quartier, le cas échéant, à partir de la définition qui en est donnée par le SCoT.
- 59.** Les collectivités locales délimitent leurs centralités urbaines* pour activer, sur ces périmètres, l'ensemble des leviers réglementaires et opérationnels concourant au confortement (voire au renforcement) de leur animation.
- 60.** Les stratégies d'aménagement du territoire des collectivités locales doivent veiller à déployer des politiques cohérentes avec le renforcement des centralités urbaines*, en privilégiant ces sites et leurs abords pour l'accueil d'habitants mais aussi pour les équipements et services, les offres de mobilités, les commerces* et les emplois, sous réserve qu'ils soient compatibles avec les fonctions résidentielles.

Cf. chapitres 1.3.3, 2.2.2 et 2.3.1

2.1.3 L'armature territoriale pour guider l'accueil démographique

- 61.** L'accueil de population est réparti entre intercommunalités du territoire et selon les niveaux de strates de l'armature territoriale, conformément au tableau ci-dessous. Il s'agit de moyennes annuelles lissées pour la période 2021-2045. Un phasage est donc possible dans les documents de planification, tout en justifiant :
- De la volonté de s'inscrire dans la trajectoire démographique globale de la grande agglomération toulousaine.
 - Du respect des équilibres démographiques entre les strates de l'armature territoriale.

		Coteaux Bellevue	Grand Ouest Toulousain	Muretain Agglo	Sicoval	Toulouse Métropole
Grands pôles urbains	57% de l'accueil	-	-	23%	-	71%
Pôles urbains	8% de l'accueil	-	-	-	32%	7%
Communes- relais	23% de l'accueil	-	74%	50%	40%	15%
Communes de proximité	12% de l'accueil	100%	26%	27%	28%	6%
Total habitants	11 000	150	450	1 150	800	8 450

Répartition de l'accueil démographique annuel moyen par intercommunalité et strate de l'armature territoriale entre 2021 et 2045.

62. L'accueil d'habitants projeté par la planification locale devra respecter les objectifs-cibles fixés par le tableau ci-dessous. Il s'agit de moyennes annuelles lissées pour la période 2021-2045. Un phasage est donc possible dans les documents de planification.

	Taux de croissance démographique annuel moyen
Grands pôles urbains	+ 0,94%
Pôles urbains	+ 1,17%
Communes-relais	+ 0,94%
Communes de proximité	+ 0,63%

Taux de croissance démographique annuel moyen par strate de l'armature territoriale entre 2021 et 2045.

63. Pour chaque strate de l'armature territoriale, les stratégies de planification intercommunales doivent répartir les objectifs d'accueil démographique par commune, au regard :
- De la desserte en transports collectifs existants et programmés.
 - De la capacité d'accueil des équipements existants et programmés.
 - Des capacités de densification* et de renouvellement urbain*.
64. Au sein des secteurs stratégiques, dans les pôles urbains et grands pôles urbains, l'accueil démographique peut se faire au-delà de la trajectoire démographique définie par strate de l'armature territoriale dans le cadre d'un projet de territoire global articulant la desserte en transports collectifs en site propre, l'accueil démographique et la mixité des fonctions urbaines.

2.2 Développer des solutions de mobilités adaptées à la diversité territoriale

Afin de participer à la lutte contre le changement climatique et à l'amélioration du cadre de vie des habitants, les élus souhaitent **développer les modes alternatifs à la voiture individuelle**, tant les modes collectifs (avec le train en ligne de mire) que les modes actifs, tout en s'appuyant sur des pôles d'échanges multimodaux* pour offrir des solutions de mobilité performantes aux habitants.

En parallèle, les élus souhaitent promouvoir un **modèle de fonctionnement territorial organisé autour des bassins de vie** du territoire, faisant ainsi la part belle à la **ville des courtes distances**. La **recherche d'une cohérence urbanisme-mobilités** doit dès lors guider les choix d'aménagement.

Enfin, les élus entendent **réduire les impacts du transport de marchandises** sur le territoire, notamment en réintroduisant les fonctions logistiques à différentes échelles territoriales, mais aussi en soutenant le déploiement des modes de transports décarbonés.

2.2.1 Amplifier les offres de mobilités alternatives à la voiture autosoliste

65. Les collectivités locales doivent poursuivre le déploiement de l'offre de services de mobilités alternatives et attractives face à la voiture autosoliste*. Cette offre doit être adaptée aux caractéristiques des territoires desservis qu'il s'agisse de tissus urbains existants ou en extension. Elle doit répondre aux besoins en termes de cadencement, de fréquence, d'amplitude, de capacité et d'interconnexions, s'agissant notamment des déplacements pendulaires.

Sont essentiels à l'amélioration de cette offre de mobilité :

- La mise en œuvre du volet ferroviaire du Service Express Régional Métropolitain* à l'échelle de la grande agglomération toulousaine, notamment par le déploiement sur les six branches de l'étoile ferroviaire toulousaine de l'offre de service ferroviaire telle qu'elle aura été programmée. Cette dernière renforce la desserte des gares et haltes ferroviaires existantes, futures et projetées, ainsi que l'aménagement des gares et haltes en pôles d'échanges multimodaux*, afin de les connecter aux autres réseaux de transport. Les autres solutions de mobilités portées par le SERM sont également à considérer, notamment pour renforcer depuis les communes de proximité et relais la connexion vers les PEM majeurs : le réseau routier Lio, les lignes express, les réseaux cyclables express et d'agglomération, les dispositifs de covoiturage et d'autopartage.
- La mise en service de la ligne C du métro, du prolongement de la ligne B du métro et de la ligne Aéroport, ainsi que l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux* qui les connectent aux autres réseaux de transport.
- L'organisation d'une offre de mobilités maillée, permettant les déplacements de périphérie à périphérie, en prenant en compte les pôles générateurs de déplacements.
- Le maintien, voire le renforcement de l'offre en transports collectifs desservant les pôles d'échanges multimodaux stratégiques* et relais* (*cf. carte ci-après*).
- L'évolution des pôles d'échanges multimodaux stratégiques* et relais* en devenir (*cf. carte ci-après*) en pôles d'échanges multimodaux stratégiques* et relais*, au moyen d'une offre en transports collectifs à la mesure de la

définition qui en est donnée par le SCoT ainsi que par les aménagements multimodaux afférents.

- 66. Les collectivités locales doivent identifier les pôles d'échanges multimodaux* présents sur leur territoire, au regard de la définition qui en est donnée par le SCoT, et en considérant ceux existants et ceux en devenir.
- 67. A l'échelle de chaque bassin de vie, les collectivités locales doivent organiser le rabattement multimodal des communes de proximité vers les communes des strates supérieures. Ce rabattement s'organise en priorité vers les pôles d'échanges multimodaux relais* et/ou stratégiques* lorsqu'ils sont situés dans le bassin de vie.
- 68. Les collectivités locales doivent identifier et jalonner les itinéraires pour accéder aux arrêts de transports collectifs, en permettant la cohabitation des modes. L'accessibilité tous modes des gares situées en-dehors des espaces urbanisés* doit être assurée de façon lisible et sécurisée depuis les centralités urbaines* proches.
- 69. Les pôles d'échanges multimodaux stratégiques* et relais* doivent faire l'objet de programmations en matière d'aménagements multimodaux afin de faciliter des correspondances de qualité.

Ces programmations doivent privilégier une accessibilité par les modes actifs, notamment via le déploiement de cheminements piétonniers lisibles au sein des pôles d'échanges multimodaux*, et via l'aménagement de stationnements vélos sécurisés et capacitaires, proches des arrêts.

Les pôles d'échanges multimodaux stratégiques* et relais* doivent disposer d'une offre en parkings-relais* adaptée à leur typologie dès lors que celle-ci :

- Répond à un réel besoin de rabattement en entrée de réseau structurant, en amont des zones congestionnées.
 - N'entrave pas les possibilités de densification autour du PEM.
70. Au regard de l'objectif de réduction de la consommation d'espaces et de la priorité donnée à la densification urbaine dans les zones d'influence des PEM, les parking-relais, notamment ceux déjà réalisés en surface, sont à considérer comme potentiel de mutation et de renouvellement urbain.

La création de nouveaux parkings-relais* ou l'évolution des parking-relais existants doit :

- Ne pas empêcher la densification* et l'animation urbaine autour des pôles d'échanges multimodaux*.
 - Se développer prioritairement en superstructure.
 - Développer des solutions mutualisées dans le cadre de l'aménagement des PEM.
71. La politique de stationnement doit être cohérente avec le développement des modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme* :
- Réglementation de l'offre de stationnement voiture dans les centralités urbaines* et autour des pôles d'échanges multimodaux*.
 - Renforcement de l'offre de stationnement vélos et de dispositifs favorisant le covoiturage et l'autopartage.
 - Recherche d'une mutualisation des espaces de stationnement au sein des zones économiques et commerciales, soit par des processus d'aménagement adaptés, soit par des formes urbaines le permettant.
72. Les collectivités locales doivent amplifier les politiques favorables à l'usage du vélo (aménagements et services) et de la marche à pied. En plus des itinéraires de

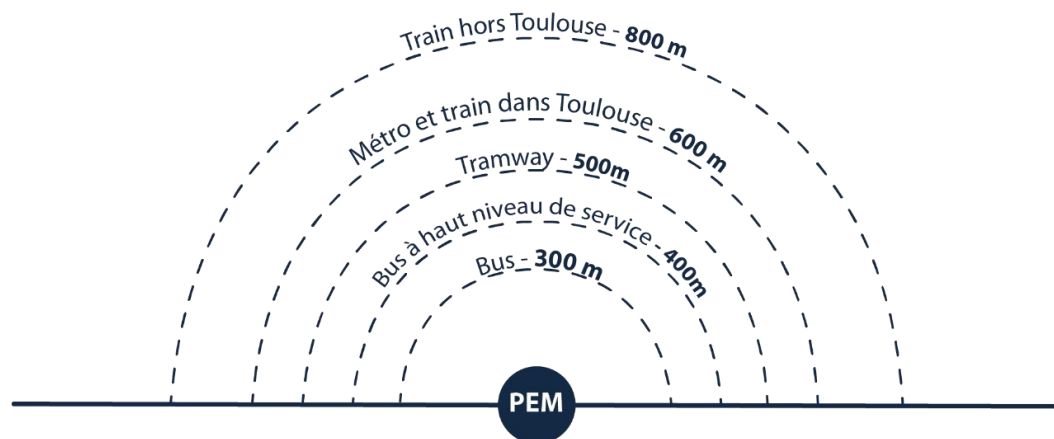
rabattement des réseaux cyclables d'échelles communales et intercommunales vers les PEM, il est attendu la constitution d'un réseau cyclable continu d'échelle d'agglomération, connecté aux PEM et aux équipements structurants. Les réseaux cyclables communaux et intercommunaux seront adaptés pour être connectés à ce réseau d'échelle d'agglomération. Les aménagements cyclables et pédestres prennent en compte les évolutions du climat.

- 73. La création de nouvelles infrastructures routières destinées au maillage interne* du territoire ne doit pas aboutir à une urbanisation linéaire*.
- 74. L'évolution du maillage routier doit intégrer les usages multimodaux et veiller à limiter l'impact carbone des modes constructifs.

Cf. programme d'actions, fiche action B5

2.2.2 Garantir la cohérence urbanisme-mobilités

- 75. Afin de lutter contre l'étalement urbain et de promouvoir le report modal, les collectivités favorisent le renouvellement urbain, optimisent l'utilisation de l'espace, la qualité urbaine et environnementale des projets à proximité des stations du réseau métro et des gares et haltes ferroviaires du Service Express Régional Métropolitain, notamment en prévoyant une densité minimale de construction ainsi que le rabattement vers ces gares.
- 76. Les collectivités doivent présenter, pour les opérations d'urbanisme (au sens du Code de l'urbanisme), au travers d'études, un volet « cohérence urbanisme-mobilités », de nature à assurer une cohérence entre les projets d'urbanisation et les projets de transport, tant en termes de phasage, de localisation que de fonction.
- 77. Les pôles d'échanges multimodaux* doivent participer à l'animation et à l'aménagement des espaces urbanisés* dans lesquels ils s'insèrent. Les collectivités locales doivent notamment concevoir les espaces publics en conséquence, en tenant compte des évolutions prévisibles du climat et de leur insertion paysagère dans le cadre urbain environnant. En outre, l'implantation de tout nouveau pôle d'échanges multimodal* doit être réalisée au sein d'une centralité urbaine*.
- 78. Les collectivités locales doivent délimiter les périmètres d'influence des pôles d'échanges multimodaux* situés dans des espaces urbanisés*, à partir des périmètres d'influence théoriques donnés ci-dessous et en prenant en compte les temps d'accès par les modes actifs.



Les périmètres d'influence théoriques des pôles d'échanges multimodaux selon leur desserte en transports collectifs*

- 79.** Les périmètres d'influence des pôles d'échanges multimodaux* situés dans les espaces urbanisés* ont vocation à être des secteurs préférentiels d'accueil (population, entreprises, commerces*, équipements et services).

Dans le cas de pôles d'échanges multimodaux stratégiques* et relais* insérés dans des espaces très majoritairement économiques et/ou commerciaux, les collectivités locales doivent déterminer, au sein de leur périmètre d'influence*, la pertinence d'y développer une plus grande mixité des fonctions, notamment par l'accueil d'habitat. Il s'agit notamment des pôles d'échanges multimodaux* suivants identifiés par le SCoT : Balma-Gramont, Labège-Madron, Labège Gare, Beauzelle (Aéroconstellation), Portet-Saint-Simon et Basso Cambo.

Les collectivités locales doivent prioriser l'accueil d'activités économiques et d'équipements de rayonnement métropolitain au sein des périmètres d'influence des pôles d'échanges multimodaux stratégiques* et stratégiques en devenir.

- 80.** Les collectivités locales doivent mettre en place des stratégies de densification* de l'urbanisation dans les périmètres d'influence des pôles d'échanges multimodaux*.
- 81.** Les collectivités locales analysent l'opportunité d'élargir ces stratégies de densification* à des corridors de transport collectif.

Cf. sous-objectifs 1.3, 2.1 et 4.1

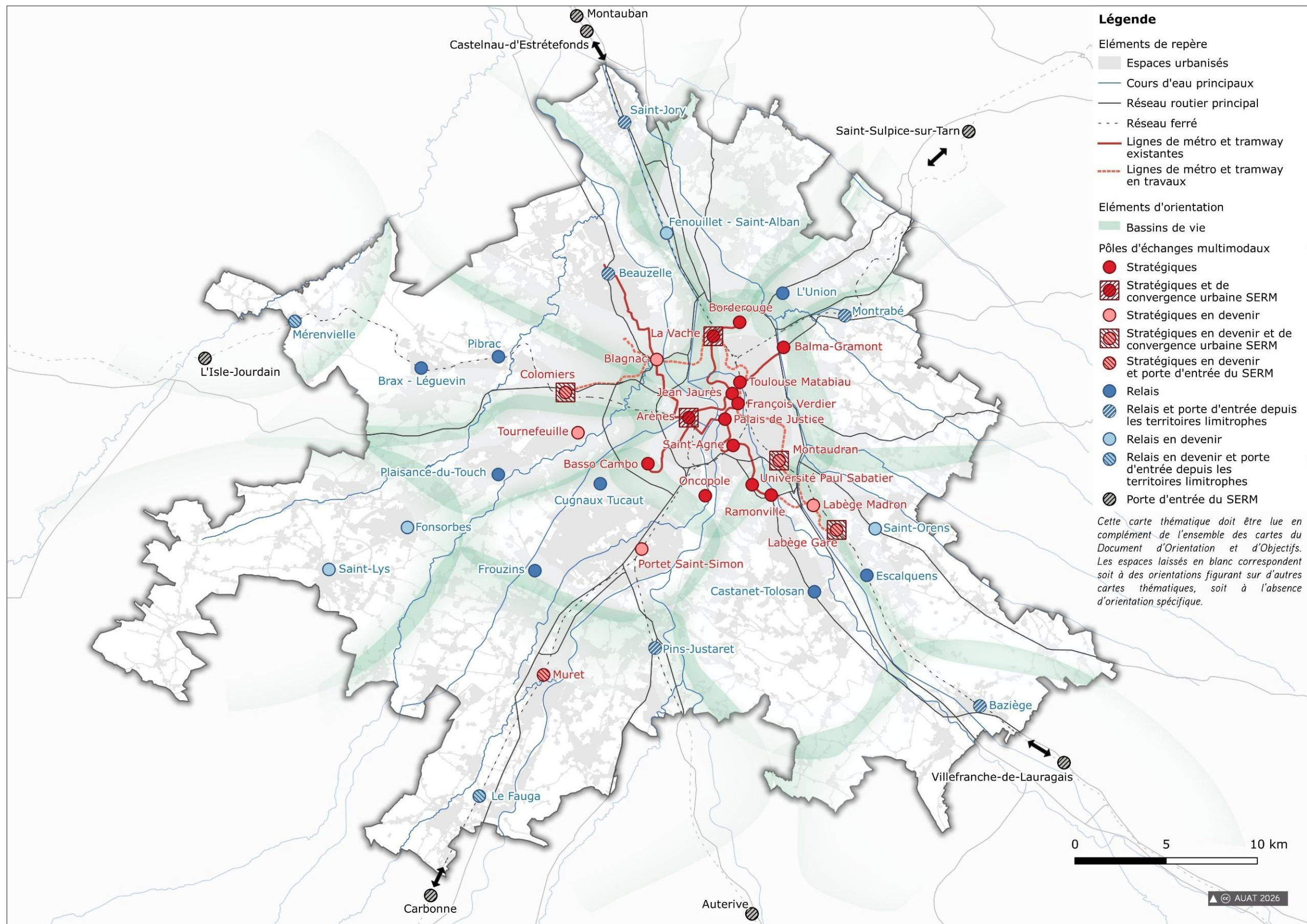
Cf. programme d'actions, fiches actions A5, A6 et B4

2.2.3 Réduire l'impact du transport de marchandises

- 82.** Les collectivités locales doivent engager des actions conservatoires à l'égard des espaces de chargement/déchargement existants à proximité des voies ferrées et des canaux ainsi que des installations terminales embranchées.

Cf. chapitres 2.3.4 et 3.4.2

- 83.** Dans le cadre de stratégies adaptées, les collectivités mettent en place des actions visant à encadrer les livraisons, notamment pour la logistique du dernier kilomètre, afin de limiter les impacts des flux sur les populations locales et d'organiser l'occupation de l'espace public : aires de livraison, horaires...



Les pôles d'échanges multimodaux* à l'échelle de la grande agglomération toulousaine

2.3 Rééquilibrer les offres commerciales au service de l'animation des centralités urbaines

Afin de **renforcer l'animation et le rayonnement des centralités urbaines***, les élus entendent y développer et y maintenir leur vocation commerciale en réponse aux besoins quotidiens de consommation des habitants. La dynamique commerciale des pôles commerciaux périphériques* ne doit, dès lors, plus jouer en concurrence de ces centralités urbaines*, de même que l'implantation de commerces* isolés.

Par ailleurs, les élus souhaitent promouvoir une meilleure **qualité urbaine et environnementale des zones commerciales**. Ils entendent également **accompagner la mutation des pôles commerciaux périphériques***, afin de maintenir un niveau de réponse aux besoins de consommation des ménages mais aussi de prévenir la vacance commerciale.

Enfin, les élus souhaitent **structurer et encadrer la logistique commerciale*** sur le territoire, afin d'articuler de manière efficiente les besoins logistiques avec les capacités du territoire, en vue de limiter les impacts sur les fonctionnements urbains.

Champs d'application du DOO et du DAACL sur le commerce

Les orientations du DOO, qui définissent les conditions d'implantation des commerces*, s'appliquent à l'ensemble des activités commerciales*.

Ne sont pas concernés par les orientations énoncées en matière de commerce, les établissements relevant du commerce de gros (commerce inter-entreprises), l'artisanat sans finalité commerciale et les activités commerciales* non sédentaires (marchés de plein vent, commerces itinérants...).

Les activités commerciales* sur lesquelles s'appliquent les règles définies par le DAACL sont celles visées par le DOO, dont la surface de vente* est égale ou supérieure à 300 m².

Les drives* sont soumis aux mêmes localisations préférentielles et conditions d'implantation que les activités commerciales*.

2.3.1 Renforcer l'animation commerciale des centralités urbaines



1. Les collectivités locales doivent identifier et délimiter leurs centralités urbaines* correspondant à leur centre-ville ou centre-bourg. Elles identifient des centralités urbaines* de quartier, le cas échéant, à partir de la définition qui en est donnée par le SCoT.

84. Au sein des centralités urbaines*, les collectivités locales mettent en œuvre des actions de protection de la diversité commerciale.

85. Les centralités urbaines* doivent être les espaces préférentiels pour l'implantation :

- De commerces* répondant aux besoins quotidiens* de la population ainsi que tous les commerces* alimentaires quel que soit leur format de distribution*.
- D'autres commerces* de détail de moins de 500 m² de surface de vente*.
- De services à caractère commercial.
- D'établissements d'hôtellerie et de restauration.

86. La localisation des activités commerciales* dans les centralités urbaines* doit être articulée avec l'armature territoriale :

- Toutes les communes peuvent proposer une offre commerciale répondant aux besoins quotidiens* de la population.
- Les grands pôles urbains, les pôles urbains et les communes-relais peuvent proposer une offre commerciale diversifiée répondant aux besoins hebdomadaires* des habitants au sein de leur bassin de vie.
- Les grands pôles urbains et pôles urbains peuvent proposer une offre commerciale diversifiée répondant aux besoins occasionnels* des habitants.

87. L'implantation préférentielle des activités commerciales* au sein des centralités urbaines* est conditionnée au respect des dispositions du DAACL.



2. Au sein des centralités urbaines*, l'implantation de nouveaux commerces* est conditionnée à :

- L'utilisation prioritaire des locaux vacants.
- L'optimisation des surfaces consacrées au stationnement automobile.
- Une intégration urbaine qualitative.

3. L'implantation de nouveaux commerces* ou l'extension de commerces* existants au sein des centralités urbaines* est conditionnée au respect des orientations suivantes. Au sein des centralités urbaines, la réouverture d'un local commercial vacant dédié préalablement à une activité commerciale alimentaire n'est pas soumise aux conditions d'implantation figurant dans le tableau ci-dessus. Elle ne peut toutefois entraîner une extension de la surface de vente du commerce par rapport à la surface exploitée avant la fermeture.

	Centre-ville Centre-bourg	Centralité de quartier
Grands pôles urbains	Pas de restriction de surface de vente* Pas de restriction de type de commerce*	Pas de restriction de surface de vente* pour les commerces* alimentaires Pas de commerces* non alimentaires de plus de 1 000 m ² de surface de vente*
Pôles urbains	Pas de restriction de surface de vente* pour les commerces* alimentaires Pas de commerce* non alimentaire de plus de 1 000 m ² de surface de vente*	Pas de commerce* alimentaire de plus de 1 000 m ² de surface de vente* Pas de commerce* non alimentaire de plus de 500 m ² de surface de vente*
Communes-relais	Pas de commerce* alimentaire de plus de 1 000 m ² de surface de vente* Pas de commerce* non alimentaire de plus de 500 m ² de surface de vente*	Pas de commerce* de plus de 500 m ² de surface de vente*
Communes de proximité	Pas de commerce* de plus de 500 m ² de surface de vente*	Pas de commerce* de plus de 500 m ² de surface de vente*

Conditions d'implantation de commerces au sein des centralités urbaines.

4. Au sein des centralités urbaines*, pour les commerces* alimentaires existants à la date d'approbation du SCoT qui dépassent les seuils fixés dans le tableau ci-dessus ou dont l'extension est susceptible de dépasser les seuils : une seule extension est possible dans la limite de 20% de la surface de vente* initiale.

2.3.2 Engager des mutations fortes dans les pôles commerciaux périphériques

88. En articulation avec l'animation commerciale des centralités urbaines*, les pôles commerciaux périphériques* viennent compléter l'offre commerciale et artisanale selon trois niveaux de rayonnement (cf. carte ci-après) :

- L'offre des pôles commerciaux périphériques* majeurs doit pouvoir répondre à l'ensemble des besoins de consommation des populations.
- L'offre des pôles commerciaux périphériques* intermédiaires doit pouvoir répondre à des besoins quotidiens* et hebdomadaires* des populations à l'échelle d'un bassin de vie.
- L'offre des pôles commerciaux périphériques* locaux est adaptée aux besoins quotidiens* des populations, auxquels ils doivent pouvoir répondre à l'échelle d'un bassin de consommation restreint.



5. Les collectivités locales doivent identifier et délimiter les périmètres des pôles commerciaux périphériques* à l'intérieur desquels prévalent les localisations préférentielles et conditions d'implantation définies ci-après.

89. La création de nouveaux pôles commerciaux périphériques* n'est pas autorisée.
90. Les pôles commerciaux périphériques* sont les lieux d'implantation préférentielle des commerces* non alimentaires de plus de 500 m² de surface de vente*.
91. L'implantation préférentielle des activités commerciales* au sein des pôles commerciaux périphériques* est conditionnée au respect des conditions d'implantations fixées par le DAACL.
92. Les pôles commerciaux périphériques*, notamment les pôles commerciaux périphériques majeurs, doivent faire l'objet de stratégies d'évolution portant sur l'optimisation et la qualification des espaces non bâtis, l'animation des espaces publics et leur accessibilité multimodale.
93. La stratégie d'évolution des pôles commerciaux périphériques* est propre à chaque pôle. Elle doit permettre d'envisager la diversification de leur vocation, s'agissant notamment des pôles bénéficiant d'une desserte en transports collectifs, à condition de maintenir la primauté de la fonction commerciale. Cette stratégie doit être menée à une échelle permettant d'améliorer le lien entre le pôle commercial périphérique* et son environnement urbain.



6. L'implantation de nouvelles activités commerciales* dans un pôle commercial périphérique* est conditionnée :

- À l'utilisation prioritaire des locaux vacants.
- Au réinvestissement en priorité des espaces de stationnement automobile et des surfaces artificialisées non bâties pour la création de nouvelles activités commerciales*.
- Au cadre législatif en matière d'artificialisation des sols générée par le commerce.
- À la compacité des formes bâties.
- À une bonne intégration urbaine, paysagère et environnementale des nouveaux projets commerciaux.
- À la desserte par une offre de mobilité alternative à la voiture autosoliste*.

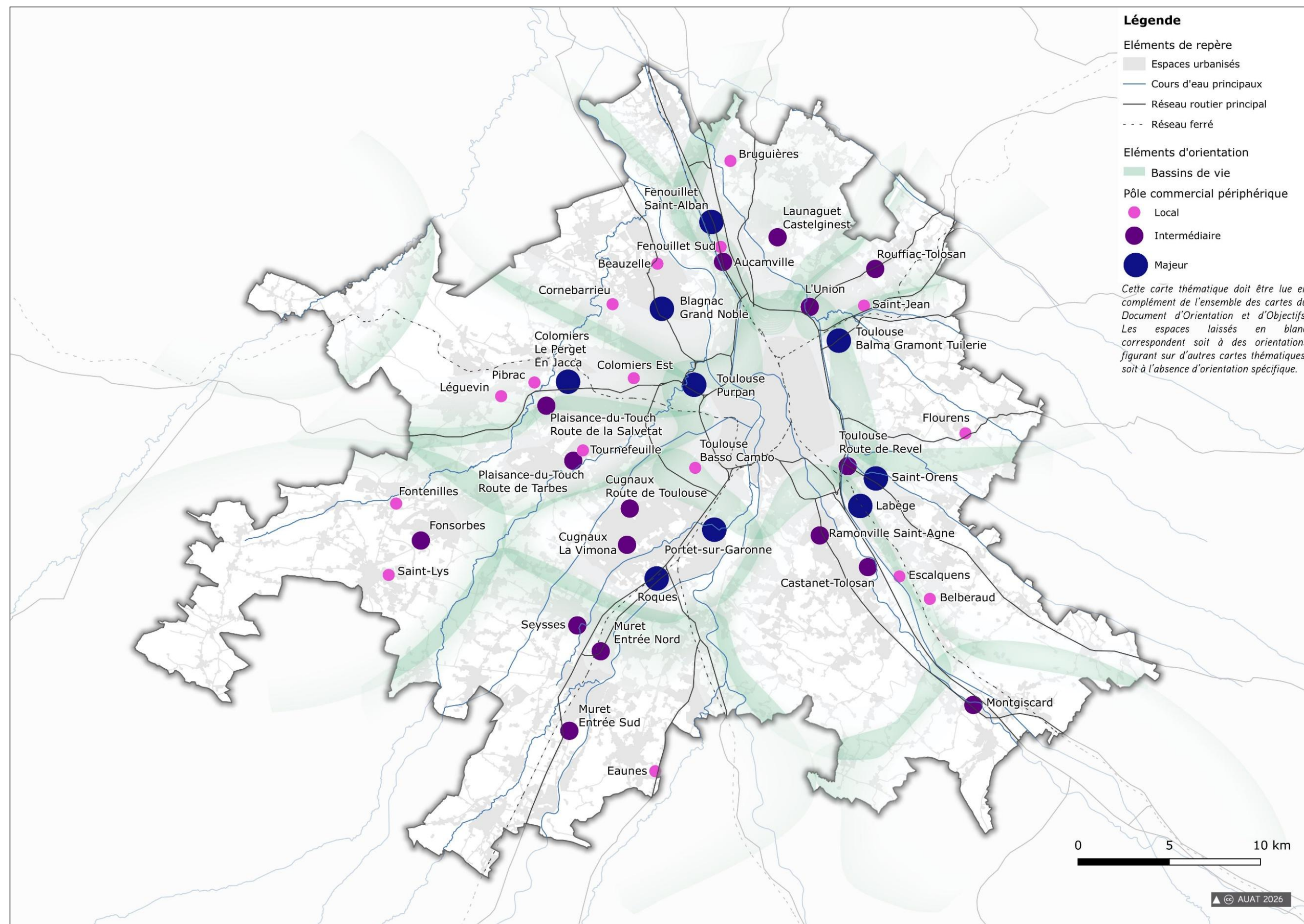
7. L'implantation de nouveaux commerces* ou l'extension de commerces* existants au sein des pôles commerciaux périphériques* est conditionnée au respect des règles suivantes :

Secteurs d'implantation	Conditions d'implantation
Pôles commerciaux périphériques majeurs	Pas de restriction de surface de vente* Pas de restriction de type de commerce*
Pôles commerciaux périphériques intermédiaires	Pas de commerce* alimentaire de plus de 5 000 m ² de surface de vente* Pas de commerce* d'équipement de la maison* de plus de 3 500 m ² de surface de vente* Hors alimentaire et hors équipement de la maison*, pas de commerce* de plus de 2 000 m ² de surface de vente* Pas de galerie commerciale* de plus de 1 000 m ² de surface de vente*
Pôles commerciaux périphériques locaux	Pas de commerce* alimentaire de plus de 2 500 m ² de surface de vente* Pas de commerce* d'équipement de la maison de plus de 1 500 m ² de surface de vente* Pas de commerce* d'équipement de la personne et de loisirs, sports et culture de plus de 500 m ² de surface de vente* Pas de galerie commerciale* de plus de 500 m ² de surface de vente*

Conditions d'implantation de commerces au sein des pôles commerciaux périphériques.

8. Au sein des pôles commerciaux périphériques*, pour les commerces* alimentaires, les commerces* non alimentaires et les galeries commerciales* existants à la date d'approbation du SCoT qui dépassent les seuils fixés dans le tableau ci-dessus ou dont l'extension est susceptible de dépasser les seuils : une seule extension est possible dans la limite de 20% de la surface de vente* initiale, plafonnée à 500 m² de surface de vente*.

Cf. programme d'actions, fiche action A7



Les pôles commerciaux périphériques de la grande agglomération toulousaine

2.3.3 Limiter et encadrer l'implantation des commerces hors des centralités urbaines et des pôles commerciaux périphériques

94. L'implantation des commerces* de plus de 300 m² de surface de vente* n'est pas autorisée en dehors des centralités urbaines* et des pôles commerciaux périphériques*. Ne sont pas autorisées les extensions des commerces* de plus de 300 m² de surface de vente* existants à la date d'approbation du SCoT ainsi que des commerces* dont l'extension est susceptible de dépasser 300 m² de surface de vente*.
95. Les activités commerciales* d'automobile, motocycle et véhicules de loisirs (concessionnaires, vendeurs d'occasion, pièces détachées) se positionnent préférentiellement au sein des pôles automobiles existants (Montaudran, secteur M820 Nord, La Cépière, Entrée Nord de Muret).
- Les établissements dont l'activité principale concerne la réparation et l'entretien d'automobile ou de motocycle ne sont pas concernés par cette orientation.
96. Les collectivités locales doivent activer l'ensemble des leviers à leur disposition pour que l'implantation des dark stores* soit réalisée dans des secteurs qu'elles ciblent.

2.3.4 Prendre en compte les besoins de la logistique commerciale du territoire

97. Les collectivités locales engagent des stratégies pour favoriser le report modal des flux logistiques (fret ferroviaire et fluvial) notamment sur les axes logistiques identifiés à l'échelle du SCoT (cf. carte ci-après).

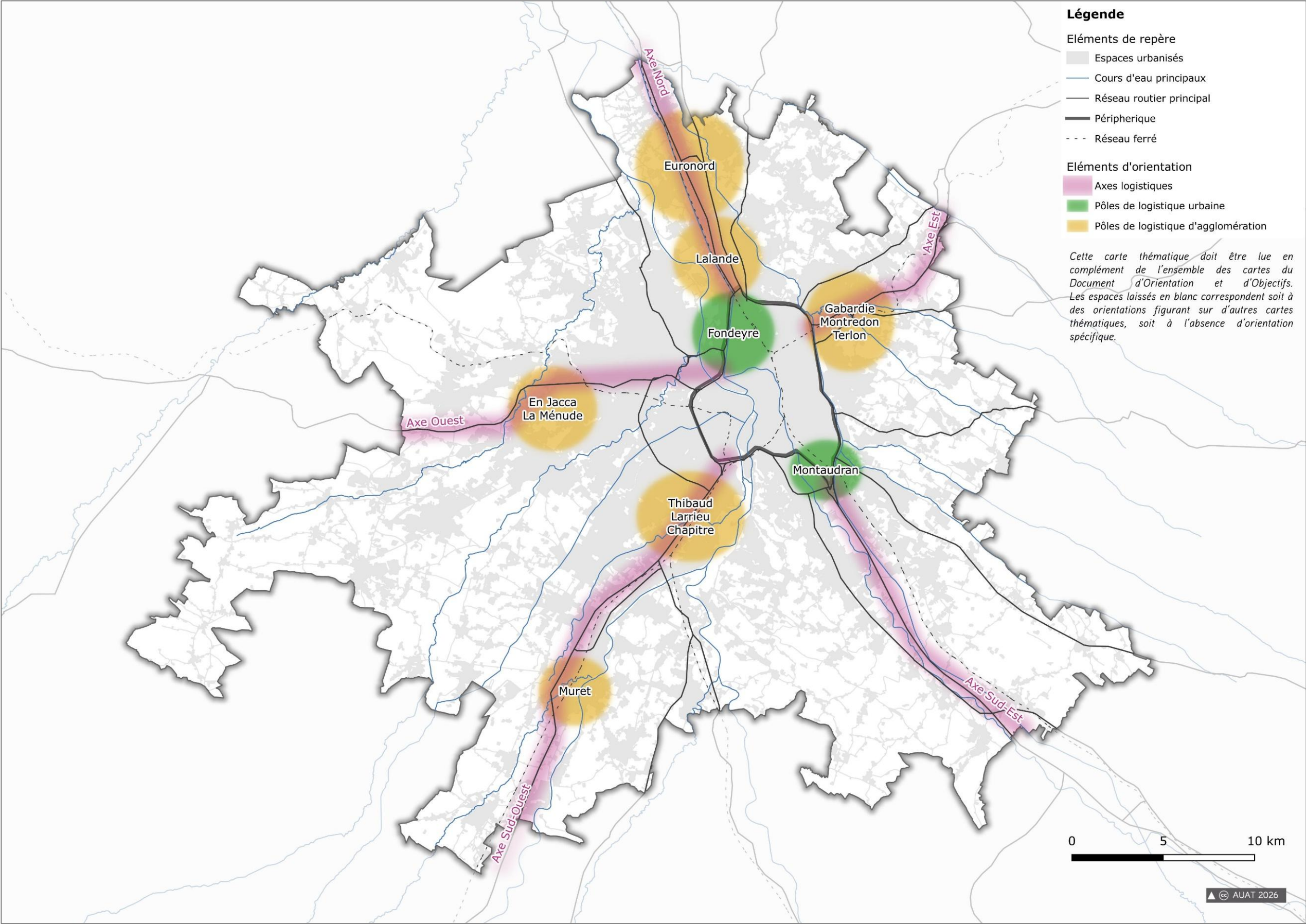
Cf. chapitre 2.2.3



9. L'implantation de nouveaux entrepôts pour des activités de logistique commerciale* doit se faire en prenant en compte leur insertion dans le cadre urbain environnant et doit favoriser la cohabitation des usages.
10. La création de nouveaux pôles de logistique commerciale* n'est pas autorisée (cf. carte ci-après).
11. Les activités de logistique commerciale* doivent s'implanter préférentiellement le long des axes logistiques identifiés à l'échelle du SCoT (cf. carte ci-après) :
- Les activités relevant de la logistique commerciale urbaine* doivent s'implanter préférentiellement dans les pôles de logistique urbaine identifiés, afin de les conforter. L'emprise au sol des nouvelles constructions logistiques commerciales* est limitée à 2 000 m².
 - Les activités relevant de la logistique commerciale d'agglomération* doivent s'implanter préférentiellement au sein des pôles de logistique d'agglomération identifiés, afin de les conforter. L'emprise au sol des nouvelles constructions logistiques commerciales* est limitée à 5 000 m².
 - L'implantation ponctuelle d'activités de logistique commerciale de dimension régionale* est autorisée en limitant l'emprise au sol pour les nouvelles constructions logistiques commerciales* à 25 000 m² pour la période 2021-2031 et à 15 000 m² pour la période 2031-2045.

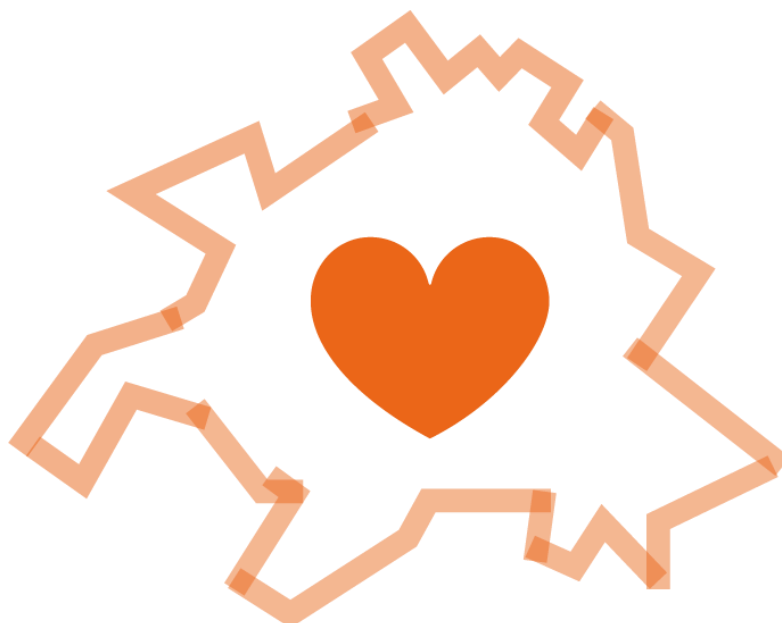
12. Pour toute nouvelle construction* à destination de logistique commerciale*, il est demandé :

- Une utilisation prioritaire du bâti vacant.
- Une implantation en priorité sur des surfaces déjà artificialisées.
- La compacité des formes bâties et l'optimisation des surfaces de stationnement et de circulation.
- Un effort d'intégration urbaine, paysagère et environnementale.
- Une compensation environnementale et paysagère in situ, dans le cadre des projets de logistique commerciale de dimension régionale*.
- Une limitation des surfaces imperméabilisées.



La logistique commerciale de la grande agglomération toulousaine

Objectif 3/ Aménager partout des cadres de vie de qualité



4 sous-objectifs pour décliner cet objectif stratégique

- développer un parc de logements qualitatif et adapté à la diversité des besoins
- répondre aux besoins des habitants en équipements et services
- protéger les marqueurs paysagers de la grande agglomération
- réduire la vulnérabilité des habitants face aux risques, pollutions et nuisances

3.1 Développer un parc de logements qualitatif et adapté à la diversité des besoins

Afin d'accueillir 11 000 habitants par an, les élus souhaitent mettre en œuvre une politique volontariste en matière de logements en produisant **9 300 logements par an** en moyenne mais aussi en **diversifiant le parc** afin de répondre aux besoins de tous les habitants.

Les élus souhaitent également **mieux intégrer le logement dans son environnement** et **améliorer sa qualité** afin de préserver le cadre de vie des habitants.

Enfin, les élus entendent relever le **défi de la sobriété foncière** à travers la politique du logement, via notamment le réinvestissement des logements vacants mais aussi via le développement de stratégies foncières.

3.1.1 Répondre aux besoins en termes de production de logements

98. La production de logements est répartie entre intercommunalités du territoire, conformément au tableau ci-dessous. Elle doit s'appuyer sur l'armature territoriale et les équilibres qu'elle pose, en répondant au principe de polarisation.

Les moyennes annuelles sont lissées pour la période 2021-2045. Un phasage est donc possible dans les documents de planification, tout en justifiant de s'inscrire dans la trajectoire donnée à l'échelle de chaque intercommunalité, pour la période 2021-2045.

	Coteaux Bellevue	Grand Ouest Toulousain	Muretain Agglo	Sicoval	Toulouse Métropole
Logements à produire sur la période 2021-2045	3 300	7 800	21 600	16 500	175 000
Moyenne annuelle	140	330	900	690	7 290

Production de logements par intercommunalité de la grande agglomération toulousaine pour la période 2021-2045.

3.1.2 Poursuivre les efforts de diversification du parc de logements

99. Les politiques publiques de l'habitat doivent veiller à garantir une production diversifiée de logements répondant au mieux aux attentes, besoins et ressources de la population. De façon générale, il conviendra de :

- Renforcer la production de logements de petites et moyennes typologies dans les communes de proximité et communes-relais afin de répondre aux besoins des plus jeunes, des familles monoparentales et également des personnes âgées.
- Renforcer la production de logements de grande taille, abordables*, dans les grands pôles urbains et pôles urbains.
- Promouvoir la mixité sociale et la mixité intergénérationnelle sur l'ensemble du territoire.
- Développer l'offre locative sur l'ensemble du territoire, y compris dans les communes de proximité.

- 100.** De manière plus spécifique, les collectivités locales doivent, au travers de leurs politiques locales de l'habitat, mettre en place des dispositions veillant à :
- Répondre aux besoins des populations les plus précaires.
 - Développer un habitat (neuf et adaptation du parc existant) favorisant l'autonomie des seniors et personnes en situation de handicap afin d'offrir un plus large choix de parcours résidentiel.
 - Répondre aux besoins des gens du voyage que ce soit en termes d'aires d'accueil et/ou de solutions adaptées à l'ancrage.
 - Renforcer la production de logements abordables* à destination des étudiants, à proximité des pôles de formation et des offres de mobilité multimodales, et, en priorité au sein des grands pôles urbains et pôles urbains.
 - Renforcer la production de logements abordables* répondant aux besoins des jeunes actifs, à proximité des pôles d'emplois et des offres de mobilité multimodales.
- 101.** Les communes assujetties à la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) en matière de production de logement social doivent activer les leviers à leur disposition pour répondre aux objectifs de la loi, notamment en cas de carence.
- 102.** En sus de l'obligation faite aux communes assujetties à la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) en matière de production de logement social, les communes non assujetties doivent participer à l'objectif de mixité sociale dans une logique de solidarité et doivent produire au moins 10% de logements sociaux en locatif ou en accession (hors Logement Locatif Intermédiaire).

3.1.3 Insérer le logement dans son environnement pour mieux habiter

- 103.** Une offre diversifiée de logements doit être créée ou maintenue dans les centralités urbaines* et dans les périmètres d'influence des pôles d'échanges multimodaux*. Une mixité sociale et intergénérationnelle doit être recherchée afin de participer à l'animation urbaine.
- 104.** Afin de s'adapter au changement climatique, d'améliorer la qualité de vie et le confort des logements en toutes saisons, doivent être développées :
- Des mesures visant à prendre en compte de façon systématique l'orientation, l'ensoleillement ainsi que la ventilation et le rafraîchissement naturels des lieux afin de produire des logements bioclimatiques respectant a minima les réglementations thermiques en vigueur.
 - Des dispositions imposant la production d'espaces végétalisés de pleine terre, en fonction des typologies de quartier, de leurs formes urbaines et de l'état sanitaire des sols.
 - Des mesures permettant l'accès à un espace extérieur privatif ou commun à l'immeuble (cour végétalisée, jardin, terrasse, balcon, loggia) pour tout nouveau logement et limitant les vis-à-vis.
 - Des mesures permettant de veiller à une insonorisation qualitative des logements.
 - La qualité d'usage* au sein des nouveaux programmes de logements et le dimensionnement des espaces communs en adéquation avec les besoins,

les modes de vie et le développement des mobilités alternatives à la voiture autosoliste*.

- L'intégration et l'articulation qualitative des nouveaux programmes de logements avec les espaces publics en veillant à faciliter le maillage en circulations douces, y compris pour les personnes à mobilité réduite.

3.1.4 Améliorer la qualité des logements existants

105. Dans les secteurs où la vacance* est sur-représentée, une attention particulière doit lui être portée. Celle-ci doit être analysée afin d'en définir des objectifs de résorption notamment au regard de la vacance structurelle*. Les plans et programmes locaux doivent préciser les objectifs de résorption de la vacance* et définir les orientations et/ou actions permettant d'atteindre ces objectifs.
106. Les politiques locales de l'habitat doivent veiller à approfondir la connaissance du parc indigne*, et à en faciliter la résorption.
107. Les collectivités locales doivent mettre en place des orientations et/ou actions permettant d'améliorer la performance énergétique des logements existants ainsi que leur qualité d'usage*.

Cf. chapitre 1.3.3

3.1.5 Maîtriser les programmes de logements

108. Les collectivités locales doivent mettre en place une politique foncière permettant de lutter contre la tension du marché immobilier et foncier.

Cf. programme d'actions, fiche action C1

3.2 Répondre aux besoins des habitants en équipements et services

Les élus souhaitent accompagner le développement des territoires par une **réponse adaptée en matière d'équipements et de services**.

Par ailleurs, ils entendent favoriser **l'accessibilité** à ces équipements et services, en réfléchissant en amont à leur implantation au plus près des usagers.

L'optimisation foncière doit également permettre de répondre au défi du zéro artificialisation nette des sols que se sont fixés les élus du territoire.

3.2.1 Garantir le maillage du territoire en équipements et services

109. Les équipements et services de proximité* doivent s'implanter dans toutes les communes du territoire, quelle que soit leur strate dans l'armature territoriale.
110. Les équipements et services intermédiaires* doivent s'implanter prioritairement au sein des communes-relais ou de rangs supérieurs.
111. Les équipements et services métropolitains* doivent s'implanter au sein des grands pôles urbains et pôles urbains.
112. Les collectivités locales doivent mutualiser les équipements et services lorsque cela est possible.

3.2.2 Garantir l'accès aux équipements et services

113. Les équipements et services recevant du public doivent s'implanter dans les centralités urbaines* ou à leur proximité immédiate.
114. Une implantation des équipements et services en dehors des espaces urbanisés* ne peut être envisagée qu'aux conditions suivantes :
 - Les équipements et services de proximité* doivent être accessibles par un réseau sécurisé en modes actifs et une desserte adaptée en transports collectifs (existante ou programmée).
 - Les équipements et services intermédiaires* doivent être intégrés dans une opération d'aménagement d'ensemble et doivent être accessibles par un réseau sécurisé en modes actifs et une desserte adaptée en transports collectifs (existante ou programmée).
 - Les équipements et services métropolitains* doivent être accessibles par un réseau sécurisé en modes actifs et par une desserte en train, métro ou tramway (existante ou programmée).
115. L'implantation d'équipements et services doit rechercher des formes urbaines compactes, que ce soit pour l'implantation du bâti ou pour le stationnement. Leur implantation devra être pensée afin de favoriser leur polyvalence, leur mutabilité et la mutualisation des espaces, ainsi que la cohérence avec les enjeux environnementaux et paysagers.

3.2.3 Garantir le maillage en espaces de nature accessibles au public

Cf. chapitre 3.3.1

3.3 Protéger les marqueurs paysagers de la grande agglomération

Soumis à de fortes pressions urbaines, les paysages agraires et naturels du territoire tendent à disparaître au profit d'un mitage de plus en plus marqué. Afin de préserver le cadre de vie des habitants, les élus entendent **préserver les éléments remarquables du paysage, mais aussi les vues sur les grands paysages emblématiques** du territoire. Ils souhaitent également **qualifier les entrées de ville et les lisières urbaines**, améliorant ainsi le dialogue entre espaces urbanisés* et espaces agro-naturels.

3.3.1 Préserver les éléments remarquables des paysages toulousains

Éléments d'orientations cartographiques associés : périmètres des biens UNESCO, paysages de vallées, paysages de coteaux, paysages de l'eau, coupures d'urbanisation.

116. Les éléments remarquables du paysage (bâti ou naturel) doivent être identifiés et préservés, qu'ils soient ou non concernés par une protection réglementaire.
117. Les collectivités locales mettent en place des mesures de préservation et de valorisation du Canal du Midi et ses abords, inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO (cf. carte ci-après). Au-delà de la servitude du site, une attention particulière doit être portée à la protection des ouvrages associés au Canal ainsi qu'à la valorisation de ses traversées urbaines.
118. Lors de projets d'implantation d'antennes relais, les collectivités locales doivent privilégier leur positionnement sur les mâts et les constructions* existantes.
119. Les collectivités locales doivent veiller à l'interconnexion des espaces paysagers remarquables par la préservation et la mise en lisibilité des différents chemins et sentiers.

Cf. programme d'actions, fiche action B6

120. S'agissant des paysages de vallées (cf. carte ci-après), les collectivités locales doivent :
 - Assurer la valorisation des espaces naturels et paysagers présents au sein des grandes vallées du territoire.
 - Identifier et préserver les éléments paysagers les plus remarquables et les plus identitaires (ramiers, systèmes bocagers, boisements ou espaces naturels soulignant les margelles ou les contreforts des terrasses...).
121. S'agissant des paysages de coteaux (cf. carte ci-après), les collectivités locales doivent :
 - Identifier et préserver les silhouettes bâties remarquables : bastides ou villages en crête, en promontoire sur la vallée.
 - Conditionner l'implantation du bâti et les extensions urbaines au respect de la topographie et du relief : il s'agit notamment d'éviter les modifications du terrain naturel et de préserver les vues.
 - Identifier et préserver les éléments de paysage qui participent à la mise en valeur des coteaux : haies ou boisements soulignant les courbes de niveaux, arbres remarquables, alignements, bâtis agricoles remarquables, petit patrimoine...
122. S'agissant des paysages de l'eau (cf. carte ci-après), les collectivités locales doivent :

- Protéger et valoriser les paysages de l'eau emblématiques et supports de l'identité du territoire : confluence Garonne-Ariège, ramiers et zones humides* de la Garonne, falaises fluviales au-dessus de l'Ariège et de la Garonne, canal des Deux-Mers.
- Concilier usages anthropiques et préservation des fonctions hydrauliques, écologiques et paysagères des cours d'eau (cf. sous-objectifs 1.1 et 4.2).
- Valoriser la présence de l'eau en milieu urbain en assurant la perméabilité visuelle et l'accessibilité piétonne.

123. Les coupures d'urbanisation maintiennent des séquences paysagères dans des secteurs menacés par l'urbanisation le long d'axes routiers. Les coupures d'urbanisation doivent être identifiées et délimitées précisément en compatibilité avec les localisations repérées au SCoT (cf. carte ci-après).

Au sein des coupures d'urbanisation identifiées, l'extension des espaces urbanisés* est interdite. Seule l'implantation de nouvelles constructions* / installations* ou l'évolution de bâtiments existants peut être autorisée si elles sont justifiées par les besoins de l'activité agricole. Les installations* nécessaires au fonctionnement des services publics ou participant à la valorisation de la biodiversité y sont également autorisées. Toute installation* ou construction* au sein de ces coupures d'urbanisation doit faire l'objet d'un traitement paysager qualitatif en vue de maintenir les ouvertures paysagères.

Etat initial



Etats projetés



Principes illustratifs d'une coupure d'urbanisation.

3.3.2 Préserver les vues sur les grands paysages emblématiques du territoire

Élément d'orientation cartographique associé : fenêtres paysagères.

- 124.** Les fenêtres paysagères situées le long d'axes routiers, qui offrent des panoramas sur le grand paysage, doivent être identifiées et délimitées précisément en s'appuyant sur les localisations repérées au SCoT (cf. carte ci-après).

Les collectivités locales doivent préserver ces larges ouvertures paysagères en travaillant notamment sur (conditions cumulatives) :

- Le maintien de transparences fortes sur le grand paysage.
- L'implantation du bâti, et notamment du bâti agricole.
- Des dispositions spécifiques à l'intégration paysagère des bâtiments.

3.3.3 Qualifier les entrées de ville et les lisières urbaines

Élément d'orientation cartographique associé : entrées d'agglomération.

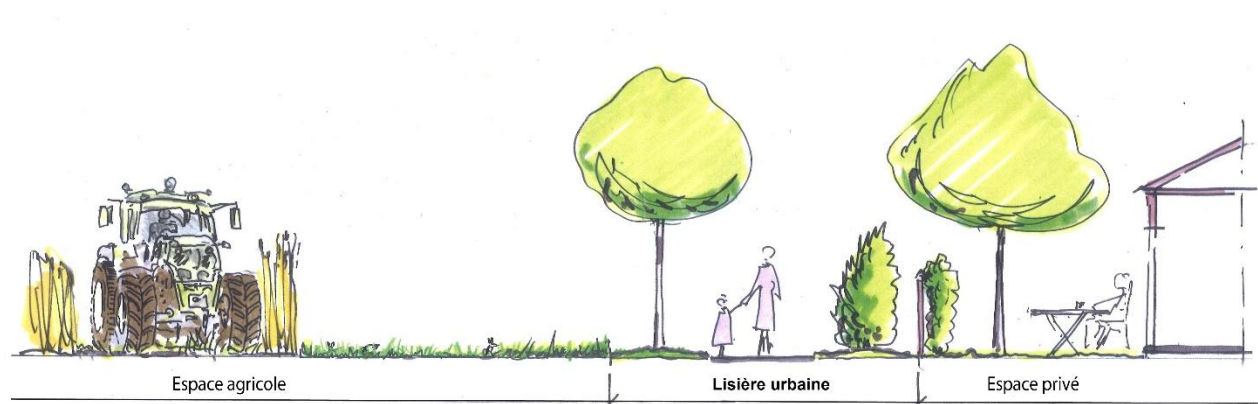
- 125.** Les entrées d'agglomération identifiées à l'échelle du SCoT (cf. carte ci-après) doivent faire l'objet de stratégies de requalification.

Les collectivités locales doivent identifier les entrées de ville à requalifier, et créer les conditions pour ce faire.

- 126.** Les lisières urbaines doivent être conçues comme des espaces de transition entre espaces urbains et espaces agro-naturels :

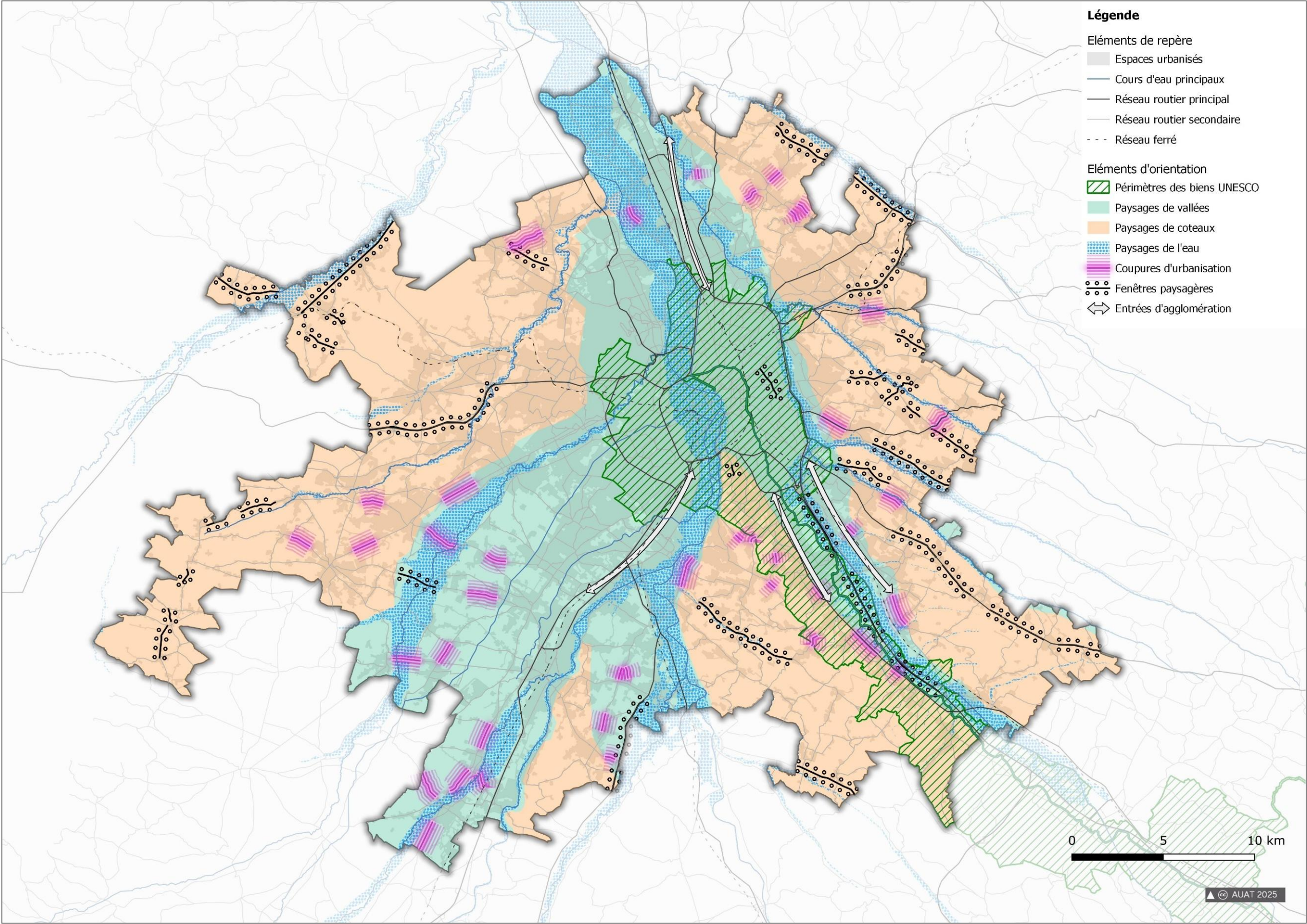
- Dans le cas de lisières urbaines existantes, les collectivités locales doivent prévoir des dispositions permettant une évolution qualitative et maîtrisée de ces lisières (traitement des fonds de parcelles et des clôtures notamment).
- Les extensions des espaces urbanisés* doivent intégrer une lisière s'appuyant sur les éléments naturels et de topographie s'ils existent. Cette lisière non aedificandi doit bénéficier d'un traitement paysager et participer à la trame d'espaces publics.

Les lisières urbaines doivent permettre une multifonctionnalité des usages (écologiques, paysagers, agricoles et récréatifs).



Principe illustratif d'une lisière urbaine.

Cf. programme d'actions, fiche action B6



Trame paysagère de la grande agglomération toulousaine

3.4 Réduire la vulnérabilité des habitants face aux risques, pollutions et nuisances

Les élus entendent, à travers leurs politiques d'urbanisme, **réduire l'exposition des personnes et des biens** vis-à-vis des risques naturels et technologiques, mais aussi vis-à-vis des nuisances et pollutions.

Par ailleurs, les élus souhaitent développer une **politique volontariste en matière de gestion des déchets** afin de réduire leurs impacts et prévenir leurs nuisances. Il en est de même concernant la **gestion de la ressource alluvionnaire**.

3.4.1 Limiter l'exposition des populations aux risques naturels, aggravés par le changement climatique

Cf. chapitre 1.4.3

Cf. programme d'actions, fiche action B2

3.4.2 Limiter l'exposition des populations face aux risques, nuisances et pollutions induits par les activités économiques

- 127. L'implantation d'activités génératrices de nuisances et pollutions à proximité de zones habitées ne peut être envisagée que pour des activités qui nécessitent la proximité des zones habitées. Dans le cas contraire, ces activités doivent s'implanter dans des zones dédiées, éloignées des zones habitées.
- 128. Une attention particulière doit être portée par les collectivités locales aux risques générés par la concentration d'entreprises à risque non majeur, mais dont les effets cumulés peuvent présenter un risque global significatif.
- 129. Les collectivités locales doivent adapter la destination et l'usage des terrains susceptibles d'être pollués à l'état de la pollution avérée.
- 130. Une attention particulière doit être portée par les collectivités locales sur l'implantation des activités génératrices d'un fort trafic poids lourds.
- 131. Une attention particulière doit être portée par les collectivités locales aux secteurs de cumul des nuisances lors d'opérations d'aménagement. Des espaces tampon multifonctionnels entre la source de nuisances et les zones urbaines existantes sont à maintenir ou à créer dans le but d'améliorer le cadre de vie et la santé des habitants (zones de calme, zones apaisées, espaces de nature, espaces récréatifs et sportifs...).

Cf. chapitres 2.3.4, 3.4.3 et 3.4.4

3.4.3 Limiter les émissions de polluants atmosphériques et l'exposition des populations à ces polluants

- 132. Les choix d'urbanisation et de construction doivent permettre une réduction de l'impact de la pollution atmosphérique.
- 133. Les collectivités locales doivent mettre en œuvre des dispositions visant à réduire à la source les émissions polluantes.

Cf. chapitres 1.4.1, 2.2.1, 2.2.2, 3.1.4, 3.4.2 et 3.4.4

3.4.4 Maîtriser les nuisances sonores pour « pacifier » l'environnement urbain

- 134. Les choix d'urbanisation et de construction doivent permettre une réduction de l'impact des nuisances sonores.
- 135. La protection acoustique des populations doit être intégrée dans la conception des opérations d'aménagement et de renouvellement urbain* (bâtiments écrans, adaptation des hauteurs, dégagement d'espaces de calme...).
- 136. Les collectivités locales doivent développer les aménagements en faveur de l'apaisement des circulations.
- 137. Au sein des espaces urbanisés*, les espaces de calme sont préservés et/ou reconstitués, grâce à des formes urbaines et/ou des dispositifs paysagers adaptés.

Cf. chapitres 2.2.1, 3.4.2 et 3.4.3

3.4.5 Limiter les pollutions et nuisances induites par la production de déchets

- 138. Les collectivités locales doivent mettre en place des actions de réduction à la source des déchets, en activant tous les leviers dont elles disposent.
- 139. Les collectivités locales doivent développer des politiques de valorisation des déchets.
- 140. Les collectivités locales doivent prévoir les sites ou ouvrages permettant le traitement, le stockage, mais également le tri et la valorisation des déchets. Une attention doit être portée à l'évolution fonctionnelle, voire la réversibilité, des centres de stockage en lien avec la diversification des filières de déchets.
- 141. Les collectivités locales doivent favoriser le déploiement de l'économie circulaire sur leur territoire, en activant tous les leviers dont elles disposent.
- 142. Afin de préserver les gisements de matériaux d'intérêt régional identifiés dans le cadre du Schéma Régional des Carrières d'Occitanie, les collectivités locales doivent prendre en compte leurs zonages dans les documents d'urbanisme afin de ne pas en obérer l'accès et ce sur une surface suffisamment étendue pour permettre l'ouverture d'une carrière dans ces secteurs ainsi que le transport des matériaux, en tenant compte des nuisances induites.

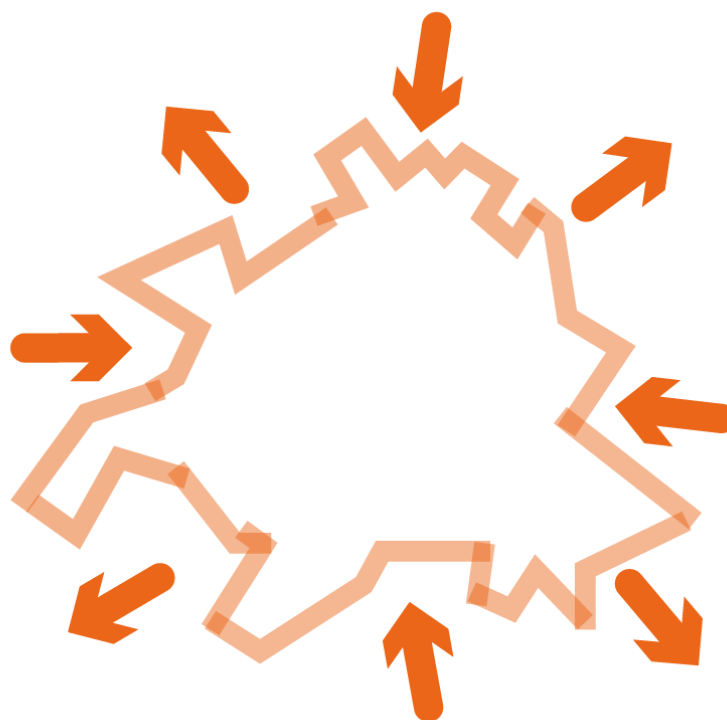
Les collectivités locales doivent prendre en compte également les secteurs potentiels d'extension des carrières existantes exploitant ces gisements d'intérêt régional, en concertation avec les acteurs concernés.

Ces créations ou extensions de carrières doivent, par ailleurs, prendre en compte les enjeux environnementaux, agricoles et paysagers et veiller à ne pas les altérer, tout en maîtrisant leurs impacts vis-à-vis des riverains.

- 143. Une attention particulière doit être portée par les collectivités locales sur les stratégies de remise en état des sites d'extraction de matériaux après la fin d'exploitation.
- 144. Les collectivités locales doivent prévoir les emplacements nécessaires à l'accueil de plateformes de recyclage des matériaux au sein de plateformes logistiques de matériaux et/ou au sein d'installations* déjà autorisées pour le recyclage ou la valorisation des déchets ou des carrières.
- 145. Les collectivités locales doivent préserver les infrastructures permettant de transporter les ressources primaires par le fer ou les voies d'eau. Elles doivent développer et aménager des plateformes multimodales avec des capacités de stockage suffisantes sur des emprises ferroviaires ou fluviales.

Cf. chapitre 2.2.3

Objectif 4/ Conforter le rayonnement de la grande agglomération toulousaine



3 sous-objectifs pour décliner cet objectif stratégique

- ancrer le développement économique dans tous les territoires**
- coopérer pour continuer à rayonner et organiser les solidarités**
- renforcer la grande accessibilité tous modes au territoire**

4.1 Ancrer le développement économique dans tous les territoires

Le territoire de la grande agglomération toulousaine est doté d'une économie reposant sur des filières de pointe et concentrée sur des secteurs stratégiques. Les élus entendent non seulement **préserver et valoriser ces secteurs stratégiques pour le rayonnement de l'agglomération**, mais aussi **favoriser la diversification économique** du territoire. Le maintien / renforcement des filières de formation doit également permettre de contribuer à ce rayonnement.

Par ailleurs, les activités présentielle* représentent la moitié des emplois sur le territoire. Leur **développement au plus près des habitants** constitue ainsi un levier important pour les élus afin de développer l'emploi sur le territoire, mais aussi afin de renforcer l'animation locale et prévenir les phénomènes de congestion routière.

Enfin, à travers leur compétence en matière de développement économique, les élus souhaitent **revitaliser leurs zones d'activités économiques* vieillissantes** mais aussi **rationaliser le foncier économique** des futures zones.

4.1.1 Conforter un maillage de secteurs stratégiques pour le rayonnement de l'agglomération

146. Au sein des secteurs stratégiques identifiés par le SCoT (cf. carte ci-après), les collectivités locales doivent mettre en place des stratégies de développement et de valorisation en cohérence avec la fonction de rayonnement économique de ces espaces.

147. Pour l'ensemble des secteurs stratégiques (cf. carte ci-après), les collectivités locales doivent (conditions cumulatives) :

- Définir plus précisément, à l'échelle de leur document de planification, les secteurs stratégiques.
- Assurer leur intégration architecturale, paysagère et environnementale en lien avec leur environnement urbain et/ou naturel immédiat.
- Optimiser le foncier, notamment par des formes urbaines plus compactes et par une optimisation du stationnement et des espaces de circulation.
- Favoriser la mixité des fonctions urbaines.
- Développer une accessibilité adaptée et multimodale ainsi que des services de mobilité (cf. *sous-objectif 2.2*). Le projet de déploiement d'un Service Express Régional Métropolitain* est à ce titre une réelle opportunité pour conforter le rayonnement de ces secteurs et réduire leur dépendance à la desserte automobile.
- Renforcer et développer une accessibilité multimodale, en s'appuyant prioritairement sur une offre structurante de transport en commun existante ou décidée, les solutions de développement du réseau cyclable et de voiture partagée (covoiturage et autopartage) ne pouvant être que complémentaires à l'offre structurante en transport en commun.
- Offrir des espaces publics de qualité.
- Assurer des conditions de mobilités multimodales sécurisées.
- Rechercher la mutualisation des approvisionnements et des équipements dans une perspective d'écologie industrielle et territoriale*.

148. Pour le secteur stratégique Nord-Ouest (cf. carte ci-après), les collectivités locales doivent :

- Affirmer une vision globale et concertée d'aménagement du secteur en lien avec la filière aéronautique ; il s'agit notamment d'anticiper et d'encourager le recyclage du foncier et le renouvellement urbain*.
- Améliorer les circulations multimodales à l'échelle du secteur (Est-Ouest notamment) et anticiper le rabattement multimodal sur la troisième ligne de métro.
- Renforcer les accès multimodaux au secteur, notamment l'accès Nord, en lien avec le franchissement de la Garonne.
- Développer l'accessibilité multimodale au secteur stratégique à partir des PEM du réseau urbain structurant Tisséo et du projet de SERM en considérant le PEM stratégique en devenir et de convergence urbaine de « Colomiers », le PEM stratégique en devenir de « Blagnac » et le PEM relais et porte d'entrée depuis les territoires limitrophes de « Beauzelle ». L'aéroport peut également être considéré dans le développement de cette accessibilité, dès lors que des lignes de bus seront connectées au terminus de la desserte en mode guidé de l'aéroport.

149. Pour le secteur stratégique Sud-Est (cf. carte ci-après), les collectivités locales doivent :

- Renforcer les coopérations économiques à cette échelle autour des filières, des programmes immobiliers.
- Favoriser la mixité des fonctions urbaines au sein du secteur, notamment par l'accueil de population.
- Valoriser les composantes loisirs et tourisme du secteur.
- Valoriser la qualité patrimoniale du Canal du Midi et ses abords.
- Développer l'accessibilité multimodale au secteur stratégique à partir des PEM du réseau urbain structurant Tisséo et du projet de SERM en considérant les PEM stratégiques en devenir et de convergence urbaine de « Montaudran » et de « Labège Gare », le PEM stratégique en devenir de « Labège Madron », les PEM stratégiques de « Ramonville » et de « L'Université Paul Sabatier ».
- Développer les liaisons internes de desserte du secteur.

150. Pour le secteur stratégique Nord (cf. carte ci-après), les collectivités locales doivent :

- Renforcer la filière logistique du territoire.
- Recomposer les espaces économiques pour plus de cohérence et de lisibilité.
- Améliorer l'habitabilité du secteur : espaces publics, espaces de loisirs, accès aux espaces de nature, maillage en espaces agro-naturels (en lien notamment avec les milieux aquatiques de la Garonne aval classés au titre du réseau Natura 2000).
- Renforcer la cohérence entre urbanisme et mobilités en lien avec les projets ferroviaires.
- Développer des liaisons Est/Ouest, notamment vers le secteur aéroportuaire et renforcer les accès multimodaux au secteur, notamment l'accès Nord, en lien avec le franchissement de la Garonne.

- Développer l'accessibilité multimodale au secteur stratégique à partir des PEM du réseau urbain structurant Tisséo et du projet de SERM en considérant le PEM stratégique et de convergence urbaine de « La Vache », le PEM stratégique de « Borderouge », le PEM relais et porte d'entrée depuis les territoires limitrophes de « Saint-Jory », ainsi que le PEM relais en devenir de « Fenouillet - Saint-Alban ».

151. Pour le secteur stratégique Portet-Francazal (cf. carte ci-après), les collectivités locales doivent :

- Raccorder le site de Francazal en solutions de mobilités multimodales au reste de l'agglomération.
- Soutenir la structuration des filières émergentes sur le secteur, tout en veillant à valoriser les activités existantes.
- Soutenir la restructuration et la diversification des zones commerciales.
- Affirmer la qualité patrimoniale des bords de Garonne et la qualité paysagère du secteur.
- Favoriser le maillage agro-naturel du secteur en lien avec les complexes de gravières classés au titre du réseau Natura 2000.
- Développer l'accessibilité multimodale au secteur stratégique à partir des PEM du réseau urbain structurant Tisséo et du projet de SERM en considérant les PEM stratégiques de « Basso-Cambo » et de « l'Oncopole », le PEM stratégique en devenir de « Portet-Saint-Simon », ainsi que le PEM relais de « Cugnaux Tucaut ».
- Prendre en compte le projet de Pôle National des Opérations Aéroportées (PNOAP).

152. Pour le secteur stratégique de rééquilibrage sud-Sicoval (cf. carte ci-après), les collectivités locales doivent :

- Affirmer une vocation économique sur la zone du Rivel.
- Améliorer l'accessibilité multimodale de la gare de Baziège et les liaisons multimodales au sein du secteur.
- Valoriser la composante agricole du secteur et permettre le fonctionnement et la pérennité des exploitations agricoles à proximité des sites de projet.
- Préserver la qualité patrimoniale du Canal du Midi et ses abords.
- Favoriser la re-crédation ou la reconstitution des continuités écologiques est-ouest du secteur (milieux ouverts de plaine, ruisseau du Rivel et ses abords).
- Développer l'accessibilité multimodale au secteur stratégique et assurer sa desserte à partir du PEM relais et porte d'entrée depuis les territoires limitrophes de « Baziège » et des évolutions issues du projet de SERM.

153. Pour le secteur stratégique de rééquilibrage Sud-Ouest (cf. carte ci-après), les collectivités locales doivent structurer et renforcer les secteurs économiques pour soutenir le rayonnement de Muret, notamment en tant que pôle d'emploi.

- Valoriser la composante agricole du secteur et garantir le fonctionnement et la pérennité des exploitations agricoles à proximité des sites de projet.
- Favoriser le maillage agro-naturel du secteur en lien avec les complexes de gravières et le système fluvial de la Garonne classés au titre du réseau Natura 2000.

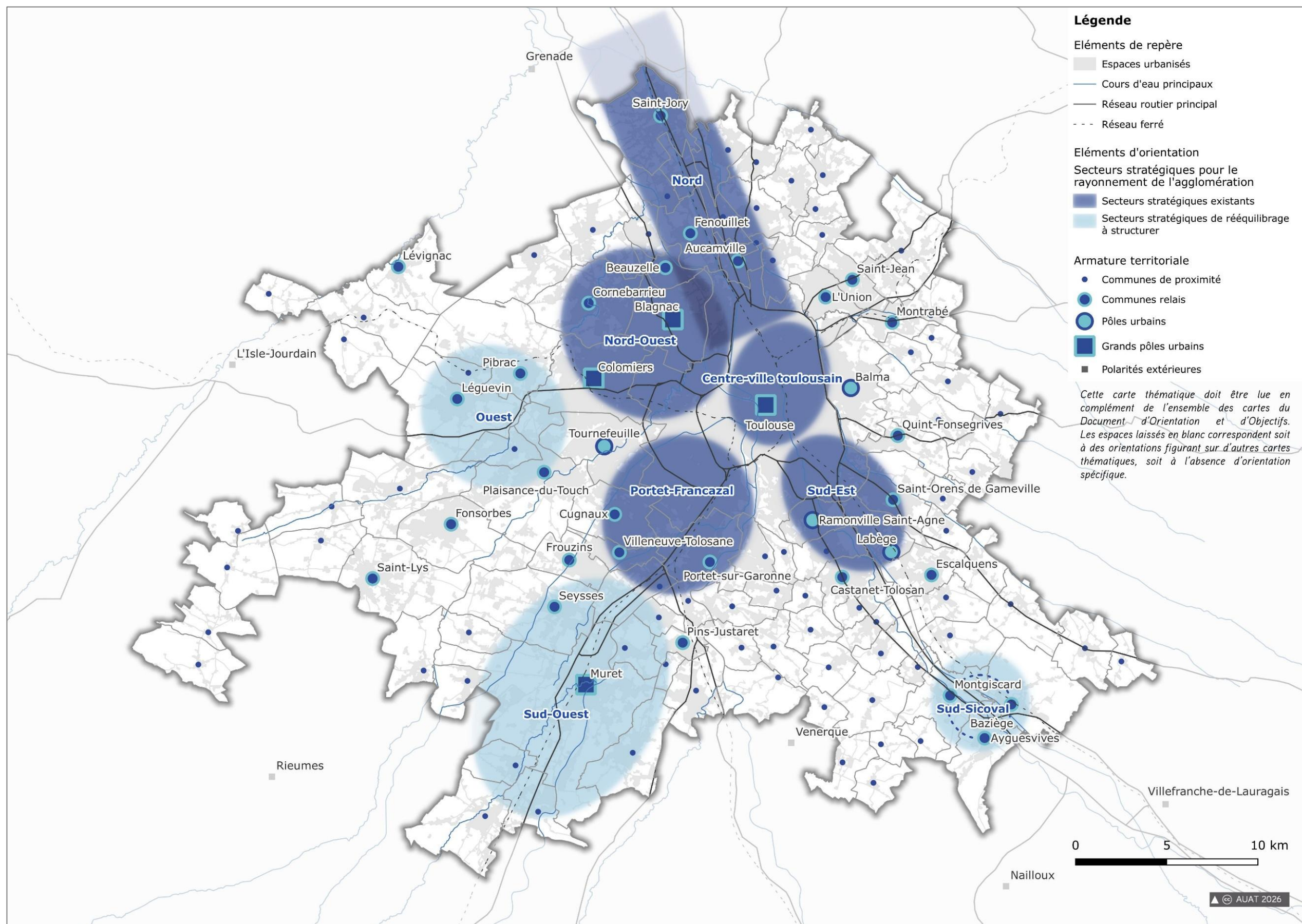
- Développer l'accessibilité multimodale au secteur stratégique à partir des PEM du réseau urbain structurant Tisséo et du projet de SERM en considérant le PEM stratégique en devenir et porte d'entrée du SERM de « Muret », le PEM relais et porte d'entrée depuis les territoires limitrophes de « Pins-Justaret », le PEM relais de « Frouzins », ainsi que le PEM relais en devenir et porte d'entrée depuis les territoires limitrophes de « Le Fauga ».

154. Pour le secteur stratégique de rééquilibrage Ouest (cf. carte ci-après), les collectivités locales doivent :

- Optimiser les fonciers économiques par une stratégie supra-communautaire afin de rechercher et développer les complémentarités entre zones économiques voisines.
- Valoriser la composante agricole du secteur et garantir le fonctionnement et la pérennité des exploitations agricoles à proximité des sites de projet.
- Veiller à la préservation des fonctions naturelles et écologiques des espaces naturels inventoriés (ZNIEFF de type 1 et 2).
- Développer l'accessibilité multimodale au secteur stratégique à partir des PEM du réseau urbain structurant Tisséo et du projet de SERM en considérant le PEM stratégique en devenir et de convergence urbaine de « Colomiers », le PEM relais en devenir et porte d'entrée depuis les territoires limitrophes de « Mérenvielle », ainsi que les PEM relais de « Pibrac », de « Brax - Lèguevin » et de « Plaisance-du-Touch ».

155. Les collectivités concernées par les secteurs stratégiques présentent, au travers d'études, un volet « cohérence urbanisme-mobilités », de nature à assurer une cohérence entre les projets de développement économique, incluant l'accueil d'emplois, et les projets de transport, tant en termes de phasage, de localisation et de fonction.

Cf. programme d'actions, fiches actions A8, A9, A10 et B6



Les secteurs stratégiques pour le rayonnement de la grande agglomération toulousaine

4.1.2 Assurer le développement économique au sein des espaces urbanisés à vocation mixte

- 156. Les activités présentieles* peuvent se développer sur l'ensemble du territoire, quelle que soit la strate de la commune dans l'armature territoriale.
- 157. Dans chaque commune, le développement de l'activité présentielle* se fait au sein des espaces urbanisés à vocation mixte* et plus particulièrement au sein des centralités urbaines*, à l'exception des activités incompatibles avec la proximité de l'habitat*.
- 158. L'implantation de lieux d'accueil du travail en distanciel doit être réalisée au sein des espaces urbanisés* et plus particulièrement au sein des centralités urbaines* et dans les périmètres d'influence des pôles d'échanges multimodaux*.

4.1.3 Structurer la filière agricole

- 159. Les collectivités locales doivent activer les leviers à leur disposition pour favoriser la structuration de la filière agricole.
- 160. Afin de garantir le développement d'une agriculture de proximité, une attention particulière doit être portée à l'implantation de lieux dédiés à la transformation, la logistique et la commercialisation des produits agricoles, au sein des espaces urbanisés à vocation mixte* et plus particulièrement au sein des centralités urbaines*.

Cf. chapitres 1.2.2 et 1.4.2

Cf. programme d'actions, fiches actions A2, A10 et B3

4.1.4 Développer les compétences et l'innovation

Cf. programme d'actions, fiche action A10

4.1.5 Accompagner la restructuration, la densification et la qualification des zones d'activités

- 161. L'accueil d'activités économiques hors espaces urbanisés à vocation mixte* doit être réalisé en priorité dans les zones d'activités économiques* existantes. Pour ce faire, les collectivités locales doivent analyser le potentiel de densification* et de mutabilité des espaces urbanisés* des zones d'activités économiques*.
- 162. La vocation principale des zones d'activités demeure l'accueil d'activités économiques, en accordant une priorité renforcée aux activités productives*. Les activités présentieles*, en particulier le commerce* et les services avec accueil de clientèle, doivent préférentiellement s'implanter au sein des zones mixtes et le cas échéant au sein des pôles commerciaux périphériques*.
- 163. Les collectivités locales doivent mettre en œuvre des actions de requalification dans les zones d'activités économiques*, permettant le développement des modes actifs, la qualité et le confort thermique des espaces publics, la mutualisation des équipements et services propres à leur fonctionnement et leur insertion paysagère, environnementale et architecturale.
- 164. Des actions de renforcement de la performance énergétique des zones d'activités économiques* doivent être engagées, de même que le recours aux énergies renouvelables et de récupération, qu'il s'agisse d'opérations de rénovation et de réhabilitation ou de nouvelles constructions*.

165. La création ou l'extension de zones d'activités économiques* dans les communes de proximité est permise sous réserve d'une stratégie économique intercommunale, justifiant de leur opportunité.

166. La création ou l'extension de zones d'activités économiques* est conditionnée à (critères cumulatifs) :

- Une accessibilité par des solutions alternatives à la voiture autosoliste*.
- Une accessibilité et une desserte interne sécurisées pour les modes actifs.
- Une desserte viaire adaptée.
- Une intégration architecturale et paysagère.
- La compacité des formes urbaines.
- La qualité des espaces publics.
- Une gestion raisonnée et optimisée des eaux pluviales, en recherchant le principe du zéro rejet.
- Un recours aux énergies renouvelables et de récupération.
- Une mutualisation des équipements et services propres à leur fonctionnement.

Cf. chapitre 1.3.3

Cf. programme d'actions, fiches actions A9 et B7

4.2 Coopérer pour continuer à rayonner et organiser les solidarités

Les problématiques d'aménagement du territoire nécessitent de travailler en commun, avec toutes les parties prenantes et en cohérence avec les territoires limitrophes. Ainsi, les élus entendent **développer les coopérations déjà engagées avec les deux autres métropoles du sud-ouest** de la France, mais aussi **développer le dialogue avec les territoires voisins**. Ils souhaitent également **favoriser les dispositifs de gouvernance à l'échelle même de la grande agglomération toulousaine**.

Si ces enjeux requièrent une action des pouvoirs publics, leur mise en œuvre passe davantage par les politiques publiques que par la planification territoriale. Aussi, cet objectif ne trouve une traduction qu'au sein du programme d'actions.

4.2.1 Renforcer les coopérations à l'échelle du grand sud-ouest

Sans objet

4.2.2 Renforcer la gouvernance de la grande agglomération toulousaine

Cf. programme d'actions, fiches actions A9 et A11

4.2.3 Construire une stratégie économique à l'échelle de la grande agglomération toulousaine

Cf. programme d'actions, fiches actions A9 et A10

4.2.4 Renforcer les solidarités interterritoriales

Cf. programme d'actions, fiches actions A1, A4 et B6

4.2.5 Renforcer et valoriser l'image de marque du territoire

Cf. chapitre 3.2.3 et sous-objectif 3.3

Cf. programme d'actions, fiches actions A10 et B6

4.3 Renforcer la grande accessibilité tous modes au territoire

Afin de renforcer l'accessibilité au territoire de la grande agglomération toulousaine, les élus entendent **déployer les outils nécessaires à la réalisation de grandes infrastructures**, portées par l'Etat et/ou les collectivités territoriales.

4.3.1 Renforcer la grande accessibilité par de nouvelles infrastructures

167. Les collectivités locales doivent créer les conditions nécessaires à l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse et aux Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain prévus entre Toulouse et Saint-Jory. Elles initient des réflexions conjointes avec les territoires limitrophes et les maîtrises d'ouvrage afin de mettre en œuvre ces aménagements. Elles inscrivent toutes dispositions réglementaires nécessaires dans leurs documents d'urbanisme, en veillant à en limiter les impacts sur l'environnement et les paysages.
168. Les collectivités locales doivent assurer les conditions nécessaires à l'édification d'un nouveau pont sur la Garonne, au nord de l'agglomération. Elles participent aux réflexions avec le Département quant à sa localisation et aux modalités de sa mise en œuvre. Elles inscrivent toutes dispositions réglementaires nécessaires dans leurs documents d'urbanisme, en veillant à en limiter les impacts sur l'environnement et les paysages.
169. Les collectivités locales doivent créer les conditions nécessaires à l'évolution de la plateforme aéroportuaire. Elles participent aux réflexions avec l'Etat et avec les différentes parties prenantes afin de veiller à un développement cohérent et raisonné de cette plateforme, dans un souci d'optimisation des aménagements, de développement durable et de sobriété foncière.

Cf. programme d'actions, fiche action A9

4.3.2 Mieux articuler grandes infrastructures de mobilité et aménagement du territoire

Cf. chapitres 1.3.3, 2.2.2 et 4.2.1

Cf. programme d'actions, fiche action A9

Glossaire

Activité commerciale : Les activités commerciales regroupent :

- Les commerces de détail de toute taille qui répondent à l'ensemble des besoins de consommation.
- Les services commerciaux à vitrine (coiffeur, agence immobilière...).
- Les activités d'artisanat commercial (boulangerie, pâtisserie, boucherie...) avec surface de vente permettant l'accueil de clientèle.
- Les activités d'hôtellerie – restauration.

Activités incompatibles avec la proximité de l'habitat : Elles regroupent les activités responsables de nuisances sonores, d'émanations diverses liées à l'activité de l'entreprise et de conflits d'usages induits par les mouvements de véhicules (logistiques, engins, stationnements...), entraînant des amplitudes horaires élevées.

Activité présenteielle : Les activités présentesielles sont les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes.

Activité productive : Il s'agit de l'ensemble des activités qui concourent à la production de biens et de services prenant appui sur les compétences industrielles, technologiques, artisanales... du tissu économique local. Ces activités qui regroupent des établissements et des sociétés aux caractéristiques multiples (taille, forme juridique, métiers, savoir-faire...) relèvent prioritairement de l'industrie et de ses services connexes, de la logistique / commerce de gros, du BTP et, plus globalement, de toutes celles engagées dans un processus de production et/ou de valorisation productive.

Centralité urbaine : Une centralité urbaine constitue un centre-ville, un centre-bourg ou un centre de quartier où s'observent (critères cumulatifs) :

- Une concentration spatiale d'équipements, de services et de commerces, créant a minima une offre répondant aux besoins quotidiens et de proximité de la population (commerces, écoles, mairie, mairie annexe...)
- Une « urbanité » permettant l'animation de la vie locale.

Le centre-ville/centre-bourg constitue la centralité urbaine principale de la commune.

Commerce : Un point de vente sédentaire implanté dans un local commercial (comprenant une surface de vente et éventuellement des surfaces de stockage). Un bâtiment peut contenir plusieurs locaux commerciaux.

Commerce d'équipement de la maison : Commerce qui distribue des produits permettant d'aménager et d'équiper un foyer. Les magasins de bricolage et de jardinage sont inclus dans cette catégorie.

Commerce répondant aux besoins quotidiens : Produits de consommation courante (notamment d'alimentation, de presse et de santé) proposés par des formats de distribution au plus proche des lieux de résidence, permettant une fréquentation presque quotidienne.

Commerce répondant aux besoins hebdomadaires : Produits de grande consommation (notamment d'alimentation, d'hygiène, de parfumerie, de droguerie) proposés par des formats de grandes et moyennes surfaces, permettant une fréquence d'achat régulière (hebdomadaire).

Commerce répondant aux besoins occasionnels : Produits de consommation occasionnelle à exceptionnelle (notamment équipement de la personne et équipement de la maison) proposés par des formats divers allant de la petite à la grande surface.

Construction : Une construction est un ouvrage fixe et pérenne, comportant ou non des fondations, et générant un espace utilisable par l'Homme en sous-sol ou en surface.

Dark store : Entrepôt exclusivement utilisé pour l'entreposage, le stockage et la livraison de produits commandés sur internet et qui ne dispose pas de point de retrait sur place par le client, avec une plage d'ouverture fixe.

Densification : Action (maîtrisée ou non) pour augmenter la densité bâtie par rapport à un état initial.

Densité brute : La densité brute rapporte le nombre total de logements à un périmètre (quartier, commune...), incluant non seulement les parcelles bâties, mais également les équipements publics, les espaces verts, les infrastructures (viaires...), ainsi que les éléments géographiques du site (dénivelé, plans et cours d'eau...).

Drive : Installations, aménagements ou équipements permanents conçus pour le retrait par la clientèle de marchandises commandées par voie télématique et organisés pour l'accès en automobile.

Ecologie industrielle et territoriale : L'écologie industrielle et territoriale consiste en la mise en commun volontaire de ressources par des acteurs économiques d'un territoire (dans le cadre d'actions de coopération, de mutualisation et de substitution), en vue de les économiser ou d'en améliorer la productivité.

Équipements et services de proximité : Les équipements et services de proximité répondent à des besoins locaux, à l'échelle d'un quartier, d'un village, d'un bourg. Ils jouent un rôle important dans l'animation et la cohésion sociale.

Équipements et services intermédiaires : Les équipements et services intermédiaires jouent un rôle structurant à l'échelle d'un bassin de vie et permettent d'asseoir la fonction relais d'une commune.

Équipements et services métropolitains : Les équipements et services métropolitains disposent d'un rayonnement métropolitain et au-delà.

Ensemble d'immeubles de bureaux : Bien immobilier destiné à une activité professionnelle, publique ou privée. Cette activité porte essentiellement sur des fonctions administratives, commerciales, de gestion, d'ingénierie, de formation... en complément des autres activités de l'entreprise (production, stockage, vente...). Le bureau a également vocation à accueillir de nombreux salariés, le positionnant préférentiellement dans des zones denses d'activité pour simplifier les déplacements et profiter d'écosystèmes environnants.

Espace de mobilité d'un cours d'eau : L'espace de mobilité d'un cours d'eau correspond à l'espace de « divagation » libre du cours d'eau, c'est-à-dire l'espace du lit majeur du cours d'eau à l'intérieur duquel le lit mineur peut se déplacer.

Espace urbanisé : Tout espace qui n'est ni naturel, ni agricole, ni forestier constitue un espace urbanisé.

Espace urbanisé à vocation mixte : Un espace urbanisé à vocation mixte est destiné à accueillir une mixité des fonctions urbaines, à savoir des habitations, des commerces, des équipements et services et des activités économiques.

Format de distribution commerciale : Typologie des commerces qui, par leur taille (en surface de vente), répondent à un ou plusieurs besoins de consommation (quotidiens, hebdomadaires, occasionnels...).

Friche : Tout bien ou droit immobilier, bâti ou non bâti, inutilisé et dont l'état, la configuration ou l'occupation totale ou partielle ne permet pas un réemploi sans un aménagement ou des travaux préalables (loi Climat & résilience du 22 août 2021).

Galerie commerciale : Regroupement de commerces au sein d'un même espace piétonnier (généralement couvert), accolés à un hypermarché ou supermarché.

Habitat indigne : Constituent un habitat indigne les locaux ou les installations utilisés aux fins d'habitation et impropres par nature à cet usage, ainsi que les logements dont l'état, ou celui du bâtiment dans lequel ils sont situés, expose les occupants à des risques manifestes, pouvant porter atteinte à leur sécurité physique ou à leur santé. Cela comprend notamment les logements insalubres et ceux concernés par une procédure de péril.

Hameau : Ensemble d'habitations groupées à partir d'une trame vernaculaire. Le hameau ne constitue pas un noyau urbain fonctionnel assez important pour disposer ou avoir disposé d'une vie propre (équipements, place publique...).

Ilot de chaleur urbain / îlot de fraîcheur : L'îlot de chaleur urbain se caractérise par une accumulation, pendant la journée et dans certains secteurs de la ville, de chaleur du fait de l'aménagement de celle-ci (densité, orientation des bâtiments, plan des rues), de la nature des matériaux des bâtiments et des sols et de la présence de surfaces végétalisées et hydrauliques constituant à contrario des îlots de fraîcheurs. Les températures relevées sont ainsi supérieures à celles des zones rurales, y compris la nuit.

Infrastructures agroécologiques : Les infrastructures agroécologiques sont des milieux semi-naturels (haies, lisières, vergers de plein vent, bosquets, prairies naturelles et bandes herbeuses non fertilisées, jachères florales, fossés, mares et même murets de pierre...) faisant pleinement partie de l'espace agricole et gérées de manière extensive, le plus souvent par les agriculteurs. Ces milieux assurent des fonctions environnementales et agricoles aux nombreux bénéfices : auxiliaires de culture, régulation des espèces invasives, limitation des intrants, fertilisation des sols, valorisation économique en bois de chauffe ou en plaquettes, éco-conditionnalité des aides...

Installation : Une installation est un ouvrage fixe et pérenne, comportant ou non des fondations et générant un espace non utilisable par l'Homme. Les installations techniques de petite dimension ou nécessitant un éloignement des habitations (chaufferie, poste de transformation, canalisations...), et les murs et clôtures entrent dans le champ de cette définition.

Les STEP étant des installations classées au titre du code de l'environnement (Installations, ouvrages, travaux et activités - IOTA ou Installations classées pour la protection de l'environnement - ICPE), elles entrent dans le cadre de cette définition.

Logement abordable : Terme générique pour désigner l'ensemble des produits « logements », à l'acquisition ou à la location, étant accessibles à des ménages à ressources limitées en leur garantissant un reste à vivre suffisant (exemples : neuf à prix maîtrisé, accession sociale en PSLA ou BRS, locatif social ou privé conventionné...).

Logistique commerciale : Ensemble des activités qui permettent le transport, l'entreposage et la livraison de biens depuis les centres de production jusqu'aux lieux de consommation.

Sont exclues de la logistique commerciale :

- Les activités de transport et d'entreposage des productions agricoles du territoire.
- Les activités de logistique qui permettent l'acheminement des intrants nécessaires à une production industrielle.
- Les activités de logistique en compte propre permettant la distribution des productions industrielles.

Les constructions logistiques dont une partie de l'activité hébergée n'est pas couverte par ces exceptions sont soumises aux règles du DAACL.

La logistique commerciale peut être de trois niveaux différents selon son rayonnement.

- **Logistique commerciale urbaine** : Messagerie, livraison e-commerce.
- **Logistique commerciale d'agglomération** : Grossistes, logistique de soutien aux activités économiques, logistique de distribution.
- **Logistique commerciale de dimension régionale** : Centrales d'achats, plateformes de la grande distribution, entrepôts des pure players, entrepôts des transporteurs routiers, logistique automobile.

Maillage interne : Le maillage interne constitue la desserte de transit à l'échelle de la grande agglomération toulousaine. Elle ne comprend pas la grande accessibilité qui dépasse l'échelle de la grande agglomération.

Pôle commercial périphérique : Un pôle commercial périphérique est un site où s'observe (critères cumulatifs) :

- Une concentration spatiale de grandes surfaces commerciales qui se sont implantées en périphérie des espaces urbanisés.
- L'absence de mixité urbaine (la fonction commerciale prédomine très largement le site).
- La prédominance des déplacements automobiles dans les déplacements.

Parking-relais : Offre de stationnement accolée à un pôle d'échanges multimodal et dont la gestion permet le report vers un mode alternatif à la voiture individuelle.

Pôle d'échanges multimodal : Lieu où s'organise l'intermodalité entre différents modes de déplacements par des aménagements la facilitant. Le SCoT distingue deux types de pôles d'échanges multimodaux à l'échelle de la grande agglomération toulousaine :

- **Pôle d'échanges multimodal stratégique** : Lieu d'échanges de forte intermodalité situé dans un grand pôle urbain ou dans un pôle urbain prenant en compte plusieurs modes de transports collectifs structurants (train, métro, tramway, téléphérique), ainsi que les voies de bus en site propre.
- **Pôle d'échanges multimodal relais** : Lieu d'échanges intermodaux (impliquant au moins une ligne de transports collectifs à haut niveau de service : train, tramway, bus en site propre et bus à forte fréquence et grande amplitude) situé dans une commune-relais permettant d'arrimer son bassin de vie aux strates supérieures de l'armature territoriale.

Qualité d'usage : La notion de qualité d'usage d'un lieu peut se définir comme sa capacité à répondre aux besoins, attentes et contraintes des occupants ou usagers du lieu.

Renouvellement urbain : Démolition-reconstruction de bâtis ou d'espaces artificialisés existants.

Service Express Régional Métropolitain : Offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire. Cette offre intègre la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables et, le cas échéant, de services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage et de transports guidés, ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux. Ces gares et pôles d'échanges comprennent des aménagements permettant l'accès, le déplacement et l'information des personnes en situation de handicap. Ils comprennent également des aménagements assurant l'accès et le stationnement sécurisés des véhicules de covoiturage, des autres moyens de mobilité partagée et des vélos.

Le Service Express Régional Métropolitain est intégré aux autres réseaux de transports sur les territoires concernés, notamment aux réseaux de transports urbains et routiers et aux réseaux cyclables. Il est accessible aux piétons.

Le Service Express Régional Métropolitain vise une amélioration de la qualité des transports du quotidien, notamment par des dessertes plus fréquentes et plus fiables des zones périurbaines, la réduction de la pollution de l'air, la lutte contre l'autosolisme, le désenclavement des territoires périurbains et ruraux insuffisamment reliés aux centres urbains, une meilleure accessibilité, notamment pour les personnes en situation de handicap, et la décarbonation des mobilités.

Les projets de Service Express Régional Métropolitain prennent en compte les enjeux liés au développement des zones à faibles émissions de mobilité. Ils prennent également en compte les enjeux liés au développement du fret ferroviaire.

Solutions de mobilités alternatives à la voiture autosoliste : A travers cette expression, sont désignées toutes les solutions de mobilités qui permettent de réduire l'usage individuel de la voiture particulière : transports collectifs, marche à pied, vélo, autopartage, covoiturage, véhicules intermédiaires...

Surface de vente : La surface de vente correspond aux espaces couverts ou non couverts affectés à la circulation de la clientèle, aux espaces affectés à l'exposition des marchandises proposées à la vente et à leur paiement, ainsi qu'aux espaces affectés à la circulation du personnel pour présenter les marchandises à la vente. Ne sont donc pas compris dans la surface de vente les réserves, les cours, les entrepôts, les parcs de stationnement, ainsi que toutes les zones inaccessibles au public.

Système domestique / industriel de production d'énergie renouvelable ou de récupération : Les systèmes de production d'énergie renouvelable (éolien, solaire, biomasse, hydraulique, géothermie) ou de récupération d'énergie, qu'ils soient domestiques ou industriels (non domestique), désignent l'ensemble des installations techniques permettant de produire ou de valoriser de l'énergie à partir de sources renouvelables ou d'énergies récupérées, en vue de réduire les consommations d'énergies conventionnelles et les impacts environnementaux.

Urbanisation linéaire : Juxtaposition d'habitations isolées ayant abouti à une urbanisation linéaire et non constituée.

Vacance des logements : Un logement est vacant s'il est inoccupé et :

- Proposé à la vente, à la location.
- Déjà attribué à un acheteur ou un locataire et en attente d'occupation.
- En attente de règlement de succession.
- Conservé par un employeur pour un usage futur au profit d'un de ses employés
- Sans affectation précise par le propriétaire (logement vétuste, etc.).

La vacance est dite « structurelle » lorsqu'elle s'inscrit dans la durée (plus de deux ans).

Zone d'activités économiques : Les zones d'activités économiques correspondent à l'ensemble des secteurs géographiques destinés à accueillir spécifiquement des entreprises avec un immobilier adapté et des aménagements urbains en adéquation. Elles regroupent les zones d'activités industrielles, tertiaires et artisanales.

Zone d'expansion de crue : Une zone d'expansion de crues est un espace naturel ou aménagé où se répandent les eaux lors du débordement des cours d'eau dans leur lit majeur. Cette expansion momentanée des eaux écrête la crue en étalant sa durée d'écoulement. Ce stockage participe à la recharge de la nappe alluviale et au fonctionnement des écosystèmes aquatiques et terrestres.

Zone humide : Une zone humide est définie par le Code de l'Environnement comme « les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire, ou dont la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ».

Envoyé en préfecture le 12/03/2026

Reçu en préfecture le 12/03/2026

Publié le

Berser
Levisuit

ID : 031-253102388-20260309-D_20260309_3_1-DE



smeat

11, boulevard des Récollets, 31400 Toulouse
05 34 42 42 80
contact@smeat-agglotoulouse.fr