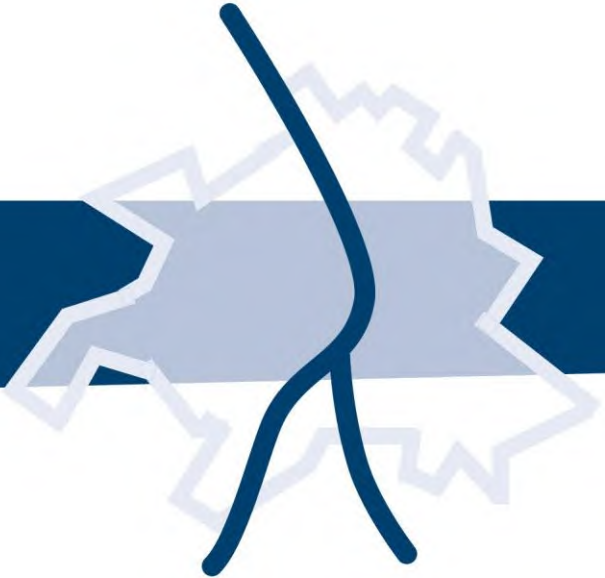


Envoyé en préfecture le 12/03/2026

Reçu en préfecture le 12/03/2026

Publié le

ID : 031-253102388-20260309-D_20260309_3_1-DE



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**

5.3

**Territoires
à enjeux
métropolitains**

smeat

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 référence pour l'aménagement du territoire	4
LES DOCUMENTS DU SCoT ET LEUR CONTENU	4
LES PLANS ET PROJETS AUXQUELS S'IMPOSE LE SCoT	5
La démarche « territoires à enjeux métropolitains »	6
Entrée Nord	7
UN TERRITOIRE ECONOMIQUE	8
UN TERRITOIRE SEGMENTE ET SEQUENCE	10
UN TERRITOIRE DE FLUX.....	12
SYNTHESE	14
Secteur Sud-Est.....	15
UN TERRITOIRE D'INNOVATION	16
UN TERRITOIRE HABITE ET PRATIQUE	18
UN TERRITOIRE FRACTURE	20
SYNTHESE	22
Portet-Francazal.....	23
UN TERRITOIRE ECONOMIQUE	24
UN TERRITOIRE D'INTERFACES	26
UN TERRITOIRE DE FLUX.....	28
SYNTHESE	30
Muret, cœur urbain du sud-ouest métropolitain	31
UN CŒUR URBAIN QUI SE RENFORCE	32
UNE VILLE RELIEE	34
UNE VILLE QUI RAYONNE	36
SYNTHESE	38
Entrée Ouest	39
UN TERRITOIRE VECU	40
UN TERRITOIRE ECONOMIQUE	42
UN TERRITOIRE DE FLUX.....	44
SYNTHESE	46
La ville « aéro »	47
UN TERRITOIRE D'EXCELLENCE ECONOMIQUE ETENDARD DE L'AERONAUTIQUE.....	48
UNE VILLE DANS LA VILLE, UN TERRITOIRE MORCELE ET CONGESTIONNE	51
SYNTHESE	54
Fleuve et canaux	55
FLEUVE ET CANAUX, SUPPORTS DE MULTIPLES FONCTIONS	56
FLEUVE ET CANAUX, DES ESPACES URBAINS ET PAYSAGERS D'ENVERGURE METROPOLITAINE	58
FLEUVE ET CANAUX, VECTEURS DE MOBILITES.....	61
SYNTHESE	63
Des enjeux métropolitains communs.....	64
Table des illustrations	65

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'Orientation 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.

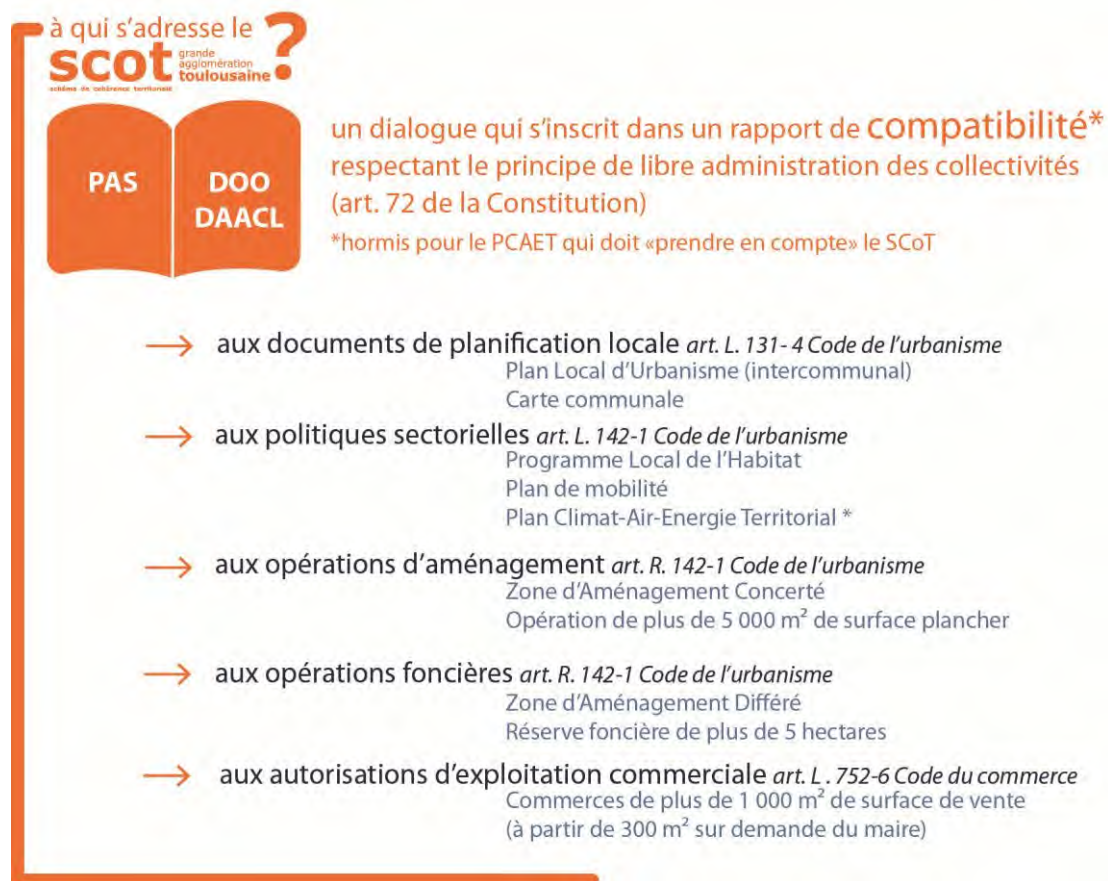


Fig. 1 : Rapports de compatibilité et de prise en compte vis-à-vis du Schéma de Cohérence Territoriale de la grande agglomération toulousaine

La démarche « territoires à enjeux métropolitains »

Dans le cadre de la deuxième révision du SCoT de la grande agglomération toulousaine, un diagnostic de plusieurs territoires, dits à « enjeux métropolitains », a été réalisé afin de compléter et affiner le diagnostic général du SCoT et de territorialiser certains enjeux majeurs pour l'agglomération.

Sept territoires à enjeux métropolitains ont ainsi été identifiés en raison, d'une part, de leur participation significative au rayonnement et à l'attractivité de la grande agglomération toulousaine, et d'autre part, de leur influence dans le fonctionnement de la grande agglomération toulousaine appelant une prise en compte spécifique dans le cadre du modèle de développement porté par le SCoT.

L'analyse a porté principalement sur les marqueurs métropolitains (économiques, culturels, urbains...), les problématiques de mobilité et les dynamiques de projet en cours et annoncées au sein de ces territoires. Il s'agissait de mieux comprendre et appréhender leur **fonctionnement spécifique**, au-delà des limites administratives existantes.

Définition des territoires à enjeux métropolitains :

Territoire qui rayonne(ra)

+

Territoire dont le devenir pose question dans le cadre de la révision du SCoT

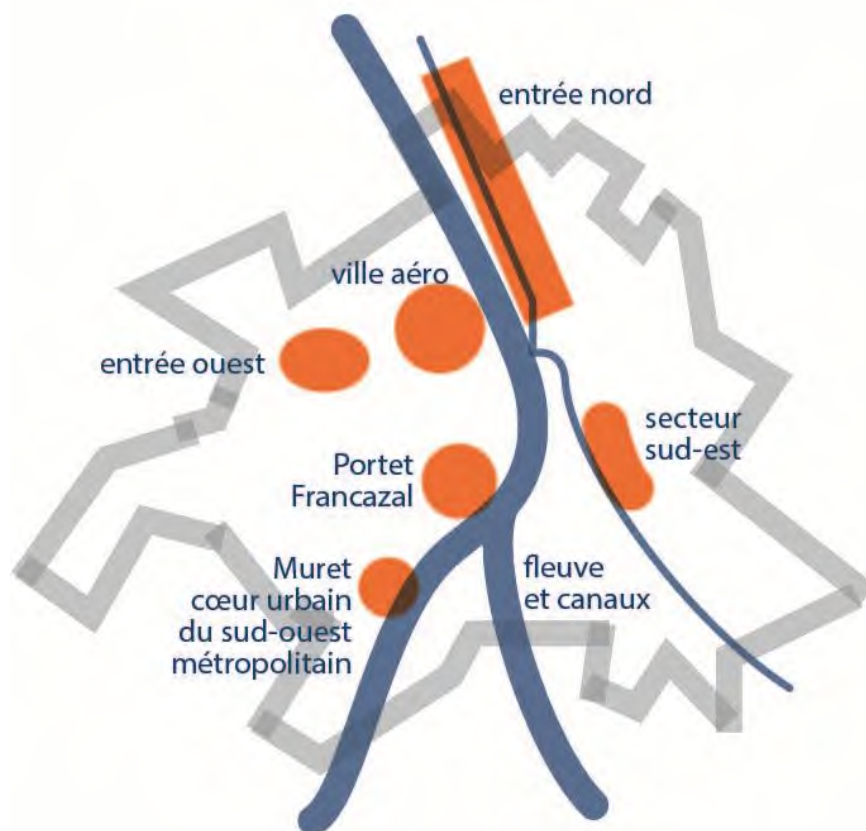


Fig. 2 : Les sept territoires à enjeux métropolitains

Entrée Nord

10 communes de
Toulouse Métropole

67 000 habitants

38 000 emplois (dont
6 500 emplois hors
agglomération)

180 000
déplacements quotidiens
(hors flux de transit)

Le secteur Entrée Nord s'étend du sud de Castelnau-d'Estrétefonds (communauté de communes du Frontonnais) au nord de Toulouse et traverse le territoire de dix communes de la métropole toulousaine : Saint-Jory, Gratentour, Bruguières, Lespinasse, Gagnac-sur-Garonne, Saint-Alban, Castelginest, Fenouillet, Fonbeauzard et Aucamville.

Ce territoire a conservé sa **vocation économique**, développée historiquement le long de la route de Paris (RD820) et de la voie ferrée Toulouse-Montauban. Il concentre de nombreuses zones d'activités, majoritairement logistiques, au service de l'ensemble de l'agglomération toulousaine, s'étalant du Marché d'Intérêt National (MIN) au sud à l'Eurocentre au Nord.

Néanmoins, le secteur est **segmenté** d'Ouest en Est par la traversée d'infrastructures ou d'éléments naturels majeurs : la Garonne, le canal latéral à la Garonne, la voie ferrée, la RD820, l'autoroute A62 et l'Hers-Mort. Du fait de sa longueur (18 km), il est aussi formé de **séquences** Nord/Sud avec des paysages, des usages et des fonctions propres.

Il constitue enfin un **territoire de flux** entre les zones habitées (centres-bourgs, lotissements le long des axes de communications secondaires...) et les zones à vocation économique et de consommation (ville-centre, pôles d'activités, pôle commercial de Fenouillet-Saint-Alban...).



Fig. 3 : Localisation du secteur Entrée Nord

UN TERRITOIRE ECONOMIQUE

Une activité historique de maraîchage

Le secteur Entrée Nord est historiquement un territoire maraîcher majeur pour l'agglomération toulousaine. Les localités de Lalande, Aucamville, Launaguet, Castelnest, Saint-Alban, Fenouillet et Gagnac-sur-Garonne regroupent ainsi, au début du XX^{ème} siècle, **les trois-quarts des maraîchers fournissant l'agglomération**. Les principales voies de communication que sont les routes de Paris, de Fronton et de Launaguet ont contribué au développement de ces activités, permettant de desservir rapidement le marché de gros originellement implanté à Arnaud Bernard à Toulouse.

L'habitat maraîcher traditionnel, la « borde », se développe de manière dispersée autour des noyaux villageois, au milieu des jardins maraîchers. Les habitations s'y établissent perpendiculairement aux chemins et selon une orientation Est-Ouest. Néanmoins, la périurbanisation et le développement économique ont peu à peu effacé, par la suite, ces activités maraîchères et son bâti traditionnel, les lotissements et les activités industrielles se développant sur les anciens « jardins ». L'activité agricole demeure dès lors concentrée au droit de la Garonne.

Un passé industriel marquant le secteur

Parallèlement à l'activité maraîchère, une activité industrielle commence à se développer près du canal latéral à la Garonne et de la gare de triage de Saint-Jory (sur les communes de Fenouillet et Lespinasse aujourd'hui), avec par exemple les papeteries Saint-Gobain à Lacourtenour ou encore la Société Alimentaire de Provence (anciens abattoirs de Fenouillet).

Le développement périurbain accélérant sur le secteur, la proximité de ces activités industrielles entraîne de plus en plus de risques pour les populations. Ainsi, les deux principaux sites SEVESO Soferti (usine d'engrais chimique) et Finagaz (stockage de gaz de pétrole liquéfié) ont cessé leurs activités à la suite de la catastrophe d'AZF, laissant place aujourd'hui à un important secteur de mutation dans lequel s'est notamment implanté le veillage de Fenouillet porté par la foncière Proudreed.

De l'industrie à la logistique

À la suite de l'arrivée du **Marché d'Intérêt National** en 1964 dans la zone de Fondreyre à Toulouse, le territoire se tourne de plus en plus vers l'activité logistique, consolidée par l'arrivée de l'autoroute A62 (années 1980) et la création de l'Eurocentre sur la communauté de communes voisine du Frontonnais (1999). Les abords de la gare de triage de Saint-Jory accueillent un grand nombre d'activités logistiques et de transport, notamment de messagerie.

Le secteur Entrée Nord fait ainsi la jonction entre deux pôles logistiques distincts : d'un côté, l'Eurocentre, qui constitue une plateforme de dernière génération et **un des premiers pôles logistiques d'Europe du Sud** ; de l'autre côté, le Marché d'Intérêt National et la zone de Fondreyre qui s'inscrivent dans une démarche de logistique du dernier kilomètre.

Eurocentre, une plateforme logistique européenne

Sur 300 ha, près de 150 entreprises et 4 700 emplois
 1 port sec (Terminal Maritime de Toulouse) pour organiser la chaîne logistique jusqu'au port de Barcelone

Le deuxième MIN de France

Lumin'Toulouse : groupement gestionnaire
 230 000 tonnes de denrées alimentaires y transitent / an
 154 entreprises sur la plateforme logistique
 1 137 emplois directs
 2019 : ouverture de l'école de cuisine « Cuisine mode d'emploi(s) » par Thierry Marx

Plateforme « Toulouse Logistique Urbaine »

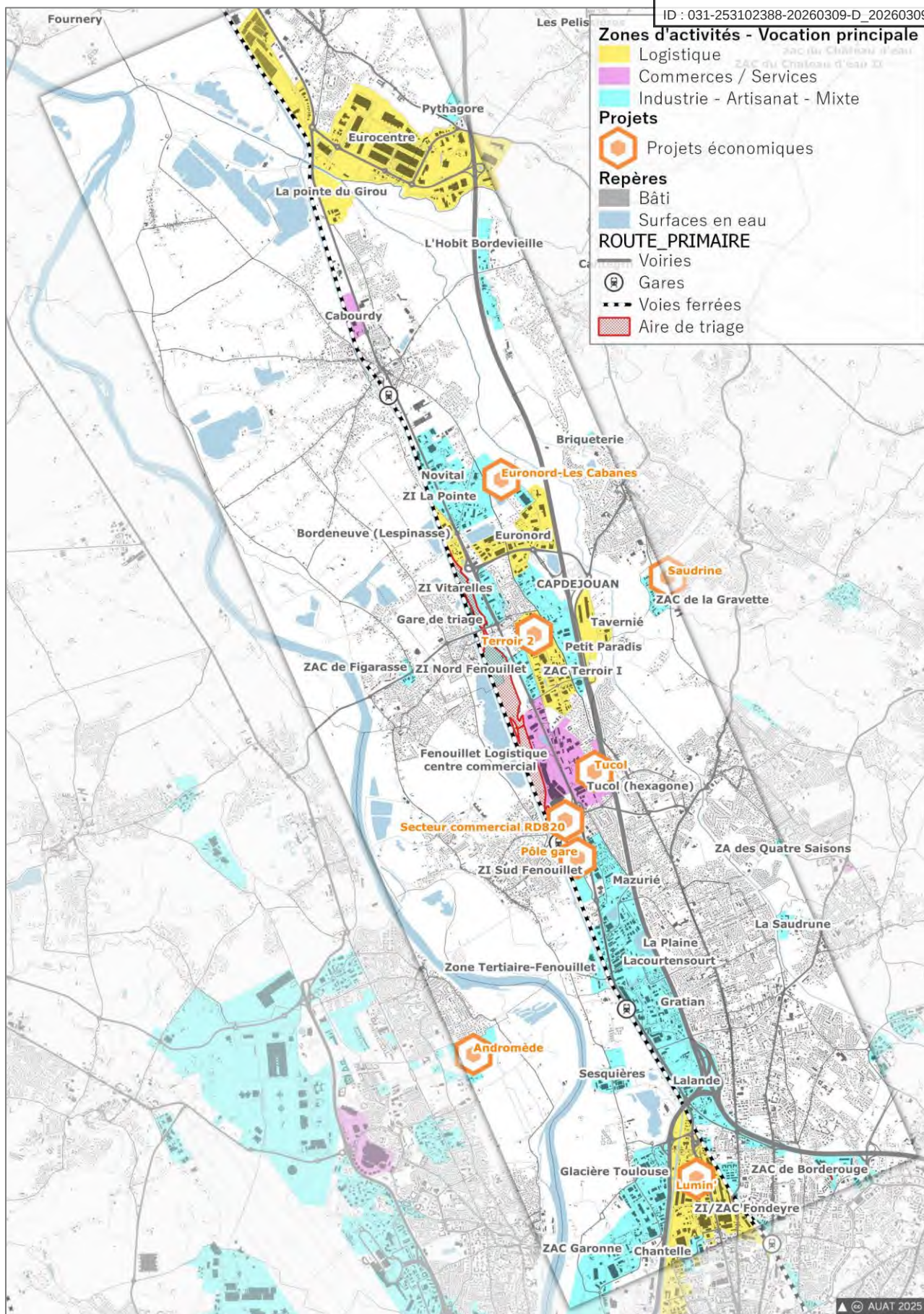
Sur la zone d'activités de Fondreyre, Lumin'Toulouse a développé une plateforme entièrement dédiée à la desserte du dernier kilomètre. Cet ensemble de bâtiments de stockage et bureaux, de quais de chargement (adaptés aux véhicules légers et électriques, dont vélos cargos) et de stationnement poids lourds a ainsi été livré en décembre 2021.

Un nouveau quartier mixte à Saint-Alban

La zone de Tucol accueillera un nouveau quartier associant habitat, services, commerces et activités économiques, en lien avec le futur pôle gare de Fenouillet et l'échangeur autoroutier de Lespinasse. Un village artisanal et industriel offrira de petites et moyennes surfaces foncières et immobilières. En outre, un laboratoire de l'économie circulaire devrait s'y installer, ce projet ayant été lauréat de l'appel à projet « Dessine-moi Toulouse » organisé par Toulouse Métropole.

Un pôle commercial majeur du nord de l'agglomération

Avec près de 85 000 m² de surfaces commerciales, le pôle commercial de Fenouillet-Saint-Alban est considéré comme l'un des pôles majeurs de l'agglomération avec une capacité d'accueil de 400 000 visiteurs par an. Les abords routiers sont également la vitrine de magasins spécialisés, notamment d'activités automobiles.



UN TERRITOIRE SEGMENTE ET SEQUENCE

Une urbanisation et des paysages marqués par une succession d'obstacles d'Est en Ouest

Situé dans les plaines de la Garonne et de l'Hers-Mort et en contrebas des coteaux de Pechbonnieu, le secteur Entrée Nord a connu au fil du temps la construction de plusieurs **axes majeurs de communication**, en lien avec Montauban, Bordeaux et Paris : routes de Fronton (RD4) et de Paris (RD820), canal latéral à la Garonne (ouvert à la navigation en 1856), voie ferrée Toulouse-Montauban-Paris (1893) et plus récemment l'autoroute A62 (construction dans les années 1980 et élargissement dans les années 2000). Ces axes, ainsi que les cours de la Garonne et de l'Hers-Mort, segmentent le territoire d'Est en Ouest.

Le manque d'infrastructures de franchissement de ces différents obstacles renforce d'autant plus la **linéarité du territoire**. Ainsi, sur le secteur, seuls un pont routier et une passerelle piétonne à Gagnac-sur-Garonne permettent de traverser la Garonne, coupant le secteur de la rive gauche de la Garonne.

Chaque segment de ce secteur présente, dès lors, une typologie spécifique, chacun ayant été soumis aux différentes phases de développement selon ses caractéristiques propres. Les bords de la Garonne, inondables, ont ainsi vu le maintien d'une activité maraîchère forte et l'exploitation de gravières, dont beaucoup sont devenues des plans d'eau aujourd'hui. Autour de la route de Paris et de la voie ferrée (gare de triage) et plus tard de l'autoroute, ce sont les activités économiques et commerciales qui se sont développées au fil du temps, fragilisant les activités maraîchères traditionnelles. A l'est, enfin, ce sont les espaces résidentiels qui prédominent dans le paysage, entre l'autoroute et les coteaux.

Quels franchissements Est-Ouest sur les 18 km du secteur ?

Garonne : un pont routier et une passerelle piétonne

Voie ferrée : 8 ponts routiers

Canal latéral à la Garonne : 8 ponts routiers et 5 passerelles piétonnes

A62 : 6 ponts routiers, 1 passerelle piétonne, 2 tunnels, 2 échangeurs à péage.

Hers-Mort : 7 ponts routiers

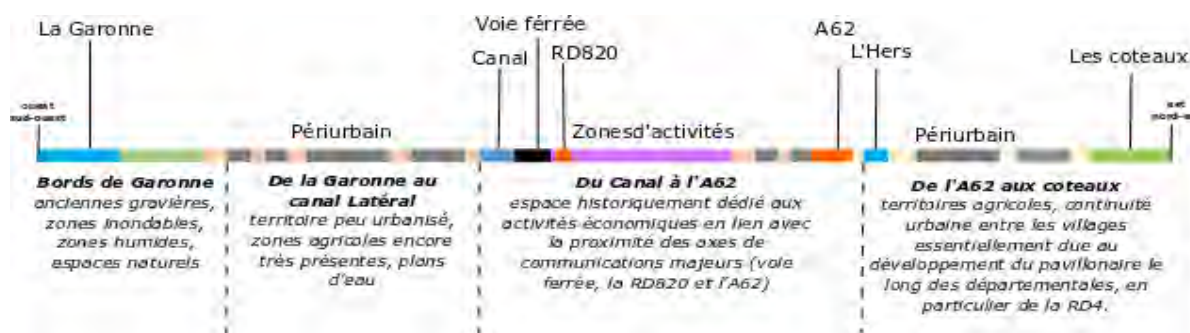


Fig. 5 : L'Entrée Nord : un territoire difficilement franchissable d'Est en Ouest

D'un milieu rural à un milieu urbain : une multitude de séquences

Le secteur Entrée Nord est également marqué par plusieurs séquences du nord vers le sud, dont les caractéristiques urbaines traduisent une **entrée progressive dans l'agglomération et dans la ville de Toulouse**.

La commune de Saint-Jory, en limite d'agglomération, offre ainsi un cadre encore rural et de nombreux espaces agricoles. En arrivant sur Lespinasse et Fenouillet, les zones économiques se déploient de part et d'autre de la route de Paris et de la voie ferrée, en lien avec la gare de triage de Saint-Jory. Mais ces activités connaissent aujourd'hui un fort renouvellement et ce territoire apparaît comme un territoire majeur de projets. En se rapprochant de Toulouse, l'urbanisation se fait plus pressante, les espaces pavillonnaires plus imposants aux abords des bourgs d'Aucamville ou de Fonbeauzard. Enfin, l'entrée dans Toulouse, au-delà de l'échangeur autoroutier, marque encore un seuil avec un tissu bâti plus dense et des formes urbaines caractéristiques des faubourgs.

Le secteur Entrée Nord se caractérise ainsi par une succession de petites centralités, ayant plus ou moins conservé leurs caractéristiques rurales. Ces centralités urbaines, ainsi que le pôle commercial de Fenouillet-Saint-Alban, concentrent l'offre de services, commerces et équipements pour tout le secteur, dont dépendent aussi les communes à l'Est, sur les coteaux. Or, **le niveau de services apparaît aujourd'hui insuffisant** au regard de l'expansion démographique et des difficultés de circulation dans ce secteur.

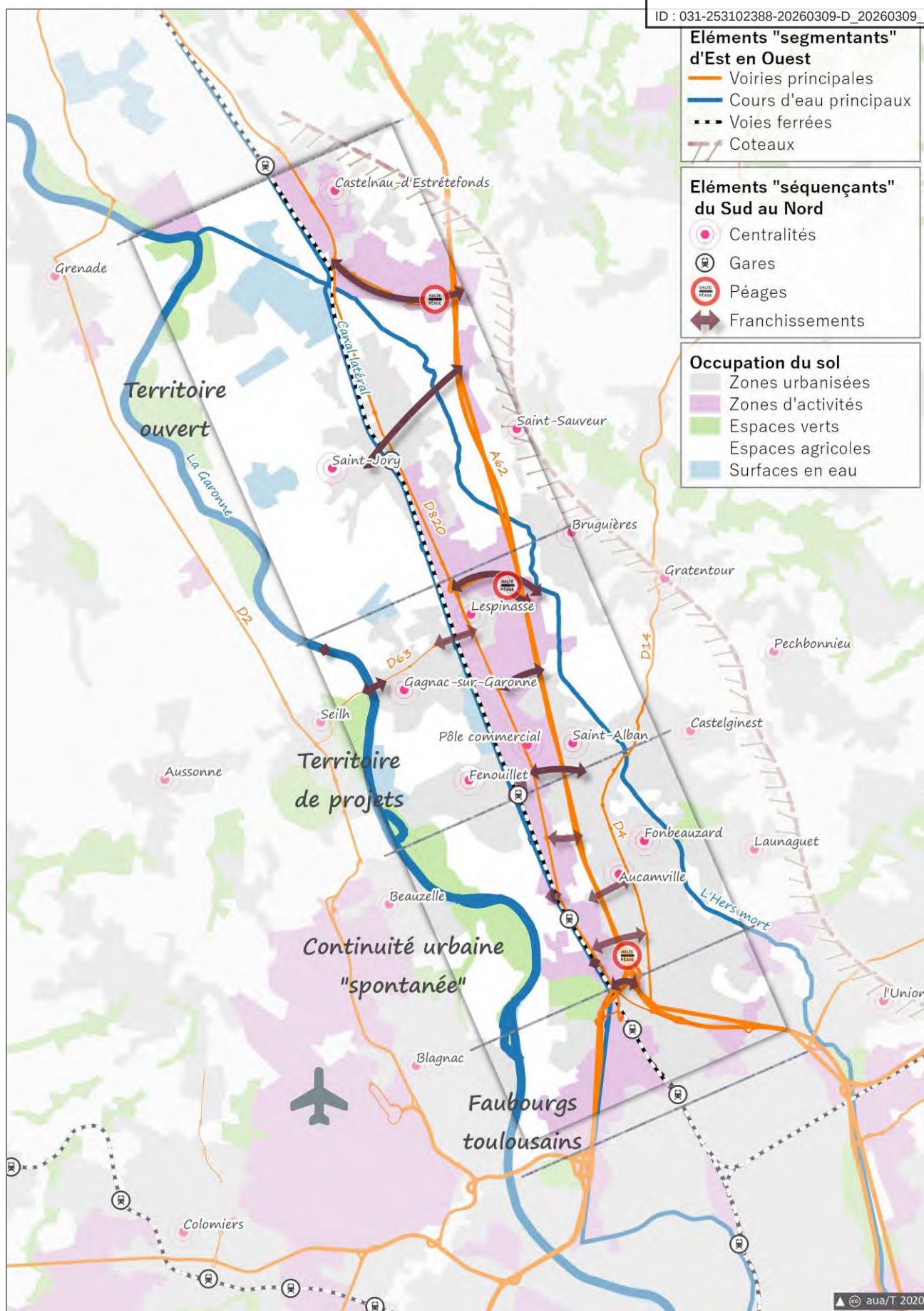


Fig. 6 : L'Entrée Nord : un territoire segmenté Est-Ouest et séquencé Sud-Nord

UN TERRITOIRE DE FLUX

Un secteur congestionné par ses multiples mobilités

Le secteur constitue, de par sa situation, la porte d'entrée nord de l'agglomération et, en ce sens, est marqué par **d'importants flux de transit**, notamment au niveau de ses axes structurants que sont la route de Fronton (RD4), la route de Paris (RD820) et l'autoroute A62.

Avec son fort développement résidentiel, mais aussi ses zones d'emplois et commerciales, le secteur Entrée Nord génère plus de 180 000 déplacements quotidiens (hors flux de transit). Les liaisons avec Toulouse (un tiers des déplacements) et le nord-ouest de l'agglomération (près de 15% des déplacements) sont particulièrement marquées. Les activités logistiques sur le secteur sont également à l'origine de **multiples déplacements routiers poids lourds** (plus de 10% du trafic sur certaines sections de la RD820 et de l'A62), impactant fortement les espaces résidentiels (stratégies de contournement des péages...).

Néanmoins, le développement de ce secteur ne s'est pas accompagné au cours du temps d'un renforcement de l'offre viaire ou en transports collectifs. Les contraintes liées au réseau viaire (voiries étroites, maillage insuffisant, absence de transversales, franchissements insuffisants de la Garonne, micro-franchissements Est/Ouest...) provoquent ainsi des phénomènes de saturation des principaux axes structurants aux heures de pointe (temps multiplié par deux sur les routes départementales) et **dégradent la qualité de vie** de certaines zones résidentielles.

Des transports collectifs et des modes actifs encore peu développés

Au sein du secteur, plus de huit déplacements sur dix se réalisent en voiture particulière, notamment sur les grands axes routiers à fort trafic. L'utilisation des transports collectifs reste très faible (moins d'un déplacement sur dix), en raison notamment de sa faible offre et de la structuration du réseau orienté principalement vers Toulouse (rabattement sur le pôle d'échanges de la Vache).

Si l'offre et l'usage des bus urbains sont limités, **l'offre ferroviaire de la ligne Toulouse-Montauban se révèle une alternative intéressante** avec près de 38 trains par jour, une fréquence de 15 minutes en heure de pointe et un temps de trajet inférieur au quart d'heure pour rejoindre le cœur de la ville centre. Néanmoins, aujourd'hui, seules les gares de Castelnau-d'Estrétefonds (38 trains par jour), Saint-Jory (26 trains par jour) et Lacourtenourt (16 trains par jour) bénéficient de ce service ferroviaire, les autres gares/haltes n'étant plus desservies depuis 2016. À noter que les gares sont le plus souvent déconnectées de l'urbanisation ce qui rend leur accessibilité compliquée et ne participe pas à dynamiser les centralités.

L'absence d'aménagements confortables pour les modes actifs (voiries étroites et très circulantes, tissu urbain peu perméable...) contraint également leur utilisation dans le secteur, notamment pour les déplacements internes au secteur (9% des déplacements se font à pied, 1% en vélo).

Des projets à long terme pour atténuer la congestion routière

Le réaménagement (en cours) de la RD820 en boulevard urbain, le prolongement de la RD902 et le projet en cours d'étude de franchissement nord de la Garonne, ou encore la construction du pont Allende à Fenouillet sont inscrits au Plan d'Aménagement Multimodal Métropolitain de Toulouse Métropole. Ils permettront d'améliorer les accès à ce secteur, de limiter les flux de transit, de soulager les flux sur les axes principaux et d'en améliorer la qualité paysagère et la sécurité. L'Etat a également inscrit dans son programme d'investissements (période 2020-2030) le passage à 2x2 voies de l'accès au périphérique entre le péage Nord et la zone de Sesquières, afin de fluidifier le trafic sur l'autoroute A62 en entrée d'agglomération.

De nouveaux transports collectifs et itinéraires cyclables structurants

Le Linéo 10, en direction d'Aucamville et de Fenouillet, dessert depuis 2022 le secteur Entrée Nord. Au sud du secteur, la future ligne C du métro (stations la Vache et Fondreyre), en correspondance avec la ligne B du métro et la voie ferrée, permettra également de mieux connecter le secteur au reste de l'agglomération. Enfin, une ligne express pourrait venir compléter, à terme, l'offre entre Borderouge et Saint-Jory.

Plusieurs itinéraires du Réseau Express Vélo devraient également mailler le territoire. Le canal latéral à la Garonne est déjà le support d'une piste cyclable continue et sécurisée. À horizon 2030, elle sera complétée par des itinéraires longeant l'Hers-Mort. Enfin, un itinéraire permettra également de rejoindre la zone aéroportuaire grâce à un nouveau franchissement mode doux de la Garonne.

Vers une offre ferroviaire cadencée

Le projet d'aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse prévoit de réaménager les gares en service et de doubler les voies ferrées du secteur sur 19 km (2 voies lentes, 2 voies rapides). Ce projet est une étape importante pour proposer une offre ferroviaire de type Service Express Régional Métropolitain, cadencée au quart d'heure. L'échéance est une mise en service en 2026.

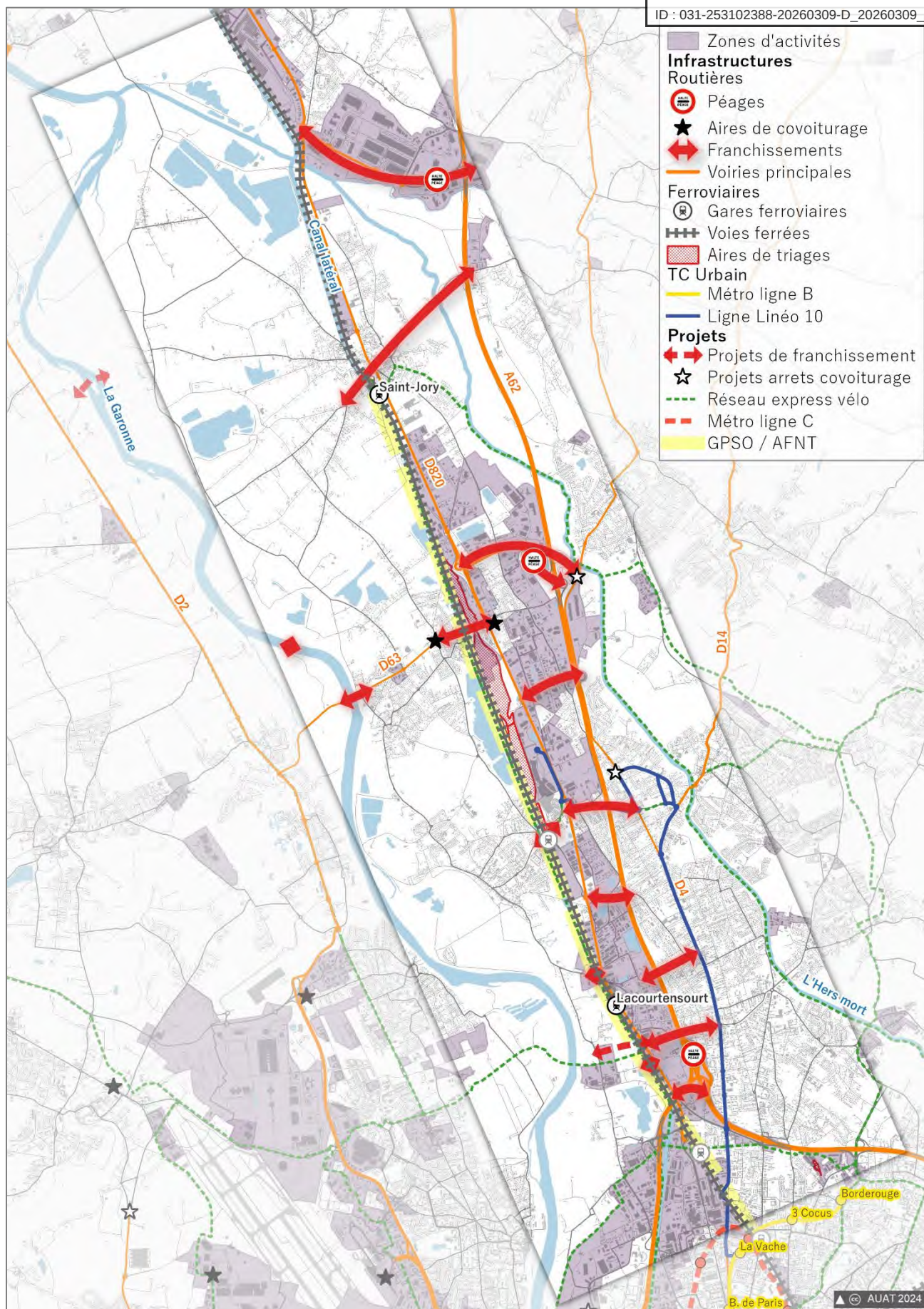


Fig. 7 : L'Entrée Nord : un territoire de flux contraints

SYNTHESE

Des grands constats...

Un **territoire logistique** par excellence (de l'Eurocentre au Marché d'Intérêt National) mais un manque de foncier disponible sur l'Eurocentre et des zones économiques non logistiques très vieillissantes (en restant attractives).

De **fortes coupures physiques** (Garonne et infrastructures routières) pénalisantes.

Un secteur dont le **cadre de vie s'est peu à peu dégradé**, de même que les liens à la Garonne et au canal se sont effacés malgré des traces patrimoniales qui demeurent (écluses, derniers maraîchers, bordes...).

Un secteur avec un **fort développement résidentiel**, engendrant d'importantes problématiques de desserte.



...Aux enjeux métropolitains

Renforcement de la **filière logistique** du territoire (foncier, barging, ferré...) : quelle inscription de ce territoire logistique dans une maille logistique grande échelle ?

Amélioration de **l'habitabilité du secteur** : espaces publics, espaces de loisirs, accès aux espaces de nature, maillage en espaces agro-naturels.

Amélioration de la cohérence urbanisme-mobilités sur le secteur en lien, notamment, avec les aménagements ferroviaires du nord toulousain... un gel du secteur sans amélioration de la desserte ? Quelle organisation du rabattement vers la 3^{ème} ligne de métro ? Un maillage en modes actifs à renforcer ?

Développement des **liens Est/Ouest**, notamment vers le secteur aéroportuaire.

Secteur Sud-Est

5 communes

2 intercommunalités

30 000 habitants

50 000 emplois

200 000 déplacements
quotidiens (hors flux de
transit)

Le secteur se situe au sud-est de l'agglomération toulousaine, sur les communes de Toulouse, Labège, Ramonville, Auzeville-Tolosane et Saint-Orens de Gameville. Il s'étend jusqu'à Castanet-Tolosan au sud, et aux franges de Quint-Fonsegrives et Balma au nord. C'est un territoire à la croisée de deux intercommunalités (Toulouse Métropole et Sicoval) mais dont le fonctionnement économique et urbain fait fi de cette frontière. La gestion du territoire et de ses projets réclame donc une approche partagée par les deux structures et des actions articulées.

Ce secteur constitue un **territoire d'innovation** avec de nombreux établissements d'enseignement supérieur et de recherche ainsi que de zones économiques à haute valeur ajoutée.

Il s'agit également d'un **territoire habité et pratiqué**, entre faubourgs toulousains et communes de première couronne. Les centres commerciaux et autres espaces de loisirs y sont très

fréquentés, de même que les équipements majeurs qu'il recèle.

Enfin, traversé par des infrastructures majeures et morcelé par d'importantes emprises économiques, universitaires et commerciales, il s'agit d'un **territoire fracturé**, en quête d'unité.



Fig. 8 : Localisation du secteur Sud-Est

UN TERRITOIRE D'INNOVATION

Des zones économiques à haute valeur ajoutée

Le secteur Sud-Est foisonne de zones d'activités économiques à vocation industrielle, principalement de pointe, tertiaire et technologique, universitaire et de recherche, lui conférant ainsi de nombreux emplois à forte valeur ajoutée. Ces zones, bien que fonctionnant de manière autonome, dialoguent également via l'existence de différents pôles de compétitivité et clusters implantés sur le secteur.

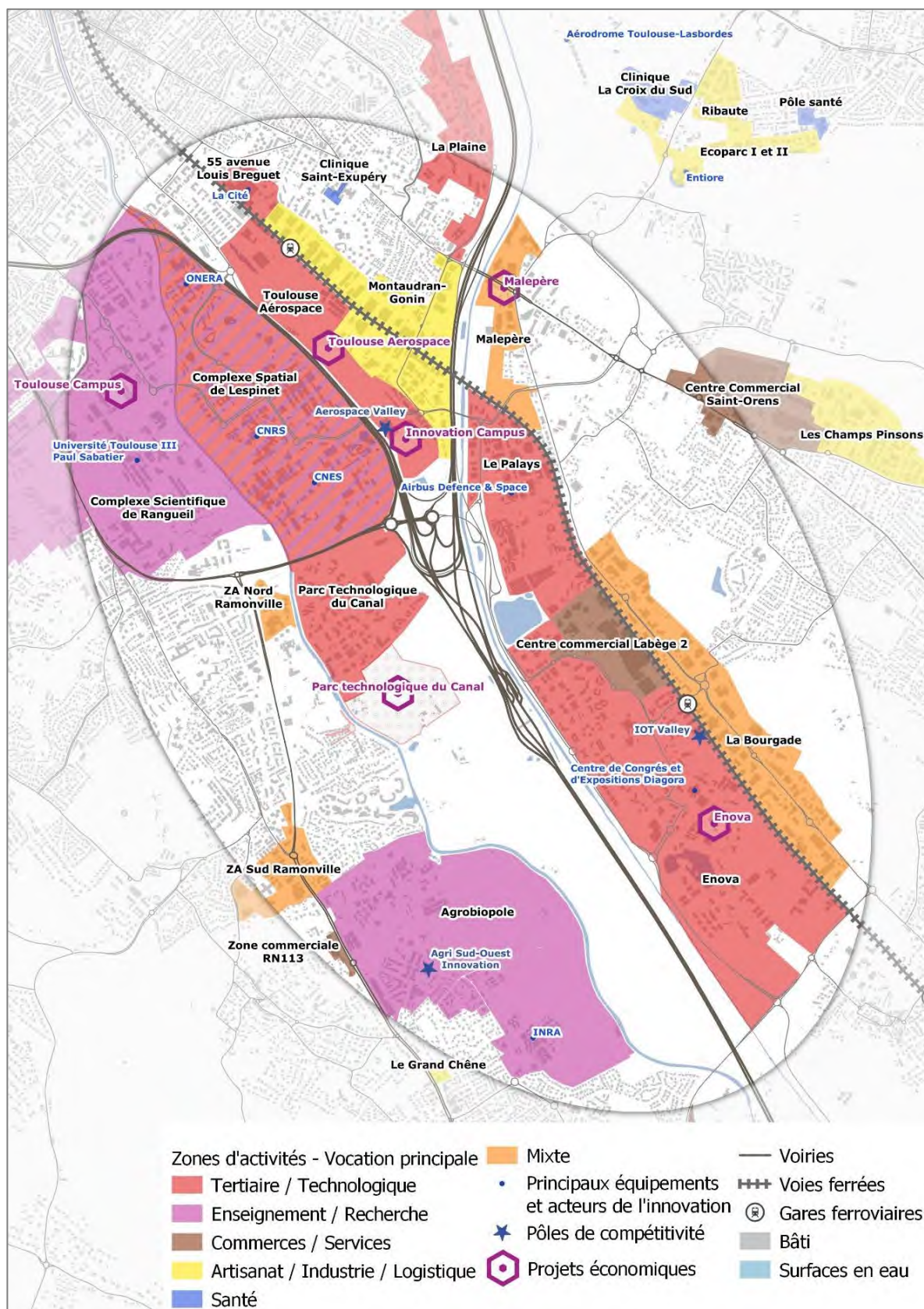


Fig. 9 : Le secteur Sud-Est : un catalyseur d'innovation

Un pôle scientifique et spatial d'envergure internationale

Le secteur est marqué, depuis la fin des années 1960 et l'installation des facultés de sciences et de médecine, par une forte présence d'activités scientifiques à haute valeur ajoutée. En effet, dans le sillage du **campus universitaire**, un **complexe scientifique** d'envergure s'est développé dans les années 1970 entre les quartiers de Rangueil et de Lespinet. Celui-ci regroupe des grandes écoles (INSA, ISAE-Supaéro, ENAC, INPT) mais aussi des **laboratoires de recherche** comme le LAAS-CNRS, le CESR ou encore le centre spatial du CNES dont l'installation est liée à la décentralisation souhaitée par la DATAR. La proximité du CNES et du monde de la recherche pousse Matra à installer en 1980 ses « salles blanches » pour la fabrication de satellites au Palays (aujourd'hui Airbus Defense & Space). Toulouse devient ainsi la **capitale des télécommunications spatiales européennes**.

Tout près du CNES, le Parc Technologique du Canal se développe lui aussi dans les années 1980 et accueille plusieurs sociétés spécialisées et équipes de recherche travaillant sur les services et les applications des données spatiales (Spot Image -aujourd'hui Airbus DS Geo-, IGN Espace...). Sur 34 hectares, le Parc Technologique du Canal accueille aujourd'hui environ 250 établissements, dont une structure d'accompagnement pour les entreprises, le Centre Européen d'Entreprises et d'Innovation (Théogone).

Enova, la technopole en plein développement

Créé au début des années 1980, Labège Innopole (rebaptisé Enova) constitue, avec ses 282 hectares, le plus vaste parc d'activités de la région Occitanie. Cette zone mixte à vocation principalement tertiaire multiplie, à ses origines, les services aux entreprises (navettes, pépinière, centre des congrès...) et met ces dernières en relation avec l'environnement universitaire et de recherche. Un tissu d'acteurs innovants s'y développe ainsi, faisant de l'Innopole le **pôle de référence de l'agglomération pour le numérique, les biotechnologies, l'internet des objets** (IOT Valley regroupant plus de 40 startups), ou encore les Fintech, mariant finance et technologie.

Agrobiologie à la pointe à Auzeville-Tolosane

L'Agrobiopole d'Auzeville-Tolosane constitue l'un des plus importants **pôles de recherche et de formation supérieure en Europe en matière de biotechnologies végétales et d'agroressources**. Siège du pôle de compétitivité Agrimp Innovation, le site regroupe 60 organismes, laboratoires, écoles et institutions, et compte près de 3 300 étudiants et lycéens. L'INRA y est notamment présent, ainsi que son Centre National de Ressources Génomiques Végétales dont la réputation auprès de la communauté scientifique nationale et internationale n'est plus à faire.

Des zones d'activités économiques anciennes mais attractives

A proximité de ces grandes entités économiques, d'autres zones d'activités économiques se sont constituées au fil du temps : zones de Montaudran (activités industrielles, de logistique, du BTP...), de la Bourgade (distribution automobile...), de La Plaine (entreprises de services, d'informatique et de haute technologie), ou encore la zone tertiaire du 55 avenue Louis Breguet au droit des anciens ateliers d'Air France Industries. Ces zones économiques, bien que vieillissantes pour certaines, restent aujourd'hui **dynamiques et en renouvellement permanent**. La Région a, par exemple, souhaité implanter sa « Cité » dédiée à l'innovation au sein des anciennes halles Latécoère du 55 avenue Louis Breguet.

L'Innovation Campus

En continuité du complexe technologique de Lespinet, la zone de Montaudran, libre d'occupation depuis l'arrêt des dernières activités d'Air France Industries, voit depuis quelques années la construction d'un nouveau pôle d'excellence dédié aux filières aéronautique, espace et systèmes embarqués, dans le cadre du projet Toulouse Aerospace. Avec l'espace Clément Ader, dédié aux laboratoires et plateformes techniques de recherche et d'expérimentation, le B612 accueillant le pôle de compétitivité Aerospace Valley et la Maison de la Formation Jacqueline Auriol, ce nouveau campus renforce l'écosystème local en matière d'aérospatial.

Requalification et extension du Parc Technologique du Canal

Bien que vieillissant, le Parc Technologique du Canal reste une zone d'activité dynamique et demandée. Un projet de renouvellement est en cours d'études, de même qu'une extension sur une vingtaine d'hectares.

De Labège Innopole à Enova

Désireux de répondre aux nouveaux besoins des entreprises et usagers du secteur, le Sicoval, via Enova Aménagement, a lancé un important programme de requalification de sa zone d'activités de Labège Innopole. Ce nouveau schéma d'aménagement urbain entend développer le « circuit court de l'innovation » à travers une stratégie de mobilité durable ambitieuse et un modèle de développement inédit à l'horizon 2035. Le village numérique doit ainsi permettre aux entreprises, chercheurs et étudiants de collaborer sur des projets communs.

UN TERRITOIRE HABITE ET PRATIQUE

Des franges (très) habitées

Bien doté en parc d'activités, le secteur Sud-Est ne se limite toutefois pas à sa vocation économique. En effet, en parallèle du développement des emplois sur ce secteur, les quartiers et communes voisines ont vu leur population croître progressivement depuis les années 1970. Le secteur accueille ainsi 30 000 habitants, des étudiants majoritairement sur les sites de Rangueil et Labège-Enova, mais aussi, plus généralement, des familles dans les quartiers toulousains et les communes périurbaines attenantes. Le secteur compte ainsi de nombreux quartiers pavillonnaires marqués par une nature bien présente, mais aussi par une bonne desserte en équipements, commerces et services de proximité.

Le secteur connaît depuis quelques années, un fort renouvellement urbain, notamment en diffus, le long des principaux axes routiers (route de Revel, avenue Saint-Exupéry, route de Labège, route de Baziège, RD813...) mais aussi au niveau d'anciennes friches industrielles (chemin de la Butte, rue Jean Rodier, 55 avenue Louis Breguet, ancienne piste d'Air France...). Cette forte dynamique résidentielle s'inscrit, dès aujourd'hui, dans un contexte de forte congestion routière sur le secteur. **Les projets d'habitat et la dynamique de renouvellement urbain interrogent à terme le fonctionnement du secteur**, au-delà des seules mobilités.

Une densité d'équipements culturels et de loisirs

Le secteur Sud-Est compte plusieurs équipements d'envergure métropolitaine qui rayonnent au niveau (inter)national. Parmi eux, la piste des Géants constitue, avec la Cité de l'Espace, un nouveau **pôle d'attraction touristique dédié à la culture scientifique** et plus spécifiquement à la conquête aéronautique et spatiale. La **rénovation d'anciens bâtis industriels**, notamment à Montaudran (château Lespinet-Raynal, anciennes halles et piste de l'aéropostale...), concourt également de l'identité historique et culturelle du sud-est toulousain.

Le secteur est également doté en **équipements culturels et sportifs majeurs** dont l'attractivité s'étend bien au-delà de son périmètre (salle de spectacle du Bikini, cinémas de Labège et Montaudran, fosse de plongée et piscine municipale de Ramonville Saint-Agne, ferme pédagogique de Cinquante à Ramonville-Saint-Agne, centre de congrès Diagora à Labège...). Les coulées vertes du canal du Midi et de la plaine de l'Hers-Mort attirent également de nombreux promeneurs et sportifs.

Enfin, deux pôles commerciaux majeurs (centres commerciaux Labège 2 et Saint-Orens, respectivement d'environ 79 000 m² et 80 000 m² de surface commerciale¹) contribuent également à l'attractivité du secteur pour les loisirs et la consommation.

Ces nombreux équipements culturels et de loisirs font vivre le territoire le week-end, pendant les vacances, voire en soirée (autour du Bikini et des cinémas). Aujourd'hui, ces équipements maillent le territoire sans pour autant être liés les uns aux autres par un **parcours culturel ou touristique**, alors même que le canal du Midi, infrastructure naturelle renommée et pratiquée, irrigue le territoire.

La ZAC Malepère, entre Toulouse et Saint-Orens

A l'est de Toulouse, le quartier Malepère s'est historiquement développé le long des deux grands axes que sont la route de Revel et la route de Labège. Entrée de ville hétéroclite, mêlant zones naturelles, friches agricoles, habitat et activités économiques, ce quartier fait l'objet d'un projet d'aménagement porté par Oppidea. Celui-ci vise à constituer un quartier mixte regroupant, sur 113 ha, 6 700 logements ainsi que 90 000 m² de locaux d'activités, 4 850 m² de commerces et 19 100 m² d'équipements publics.

Toulouse Aerospace et Enova, deux ZAC à vocation mixte

Au-delà de la dimension économique qui sous-tend les ZAC Toulouse Aerospace et Enova, ces deux projets d'aménagement mêlent également une mixité de fonctions avec respectivement 1 500 et 900 logements projetés à terme. La constitution d'une offre dédiée en équipements, commerces et services est également attendue, ou le renforcement de l'offre existante. Ainsi, Toulouse Aerospace se verra dotée de 20 000 m² de commerces et services et 23 000 m² d'équipements publics. La ZAC Enova, déjà bien dotée, verra quant à elle son offre augmentée avec 35 000 m² nouvellement dédiés aux commerces et services et 21 000 m² aux équipements et loisirs.



Fig. 10 : Le Minotaure et la Halle de la Machine (© Oppidea)

¹ SMEAT, Etat actualisé de l'offre commerciale en grandes surfaces au 1^{er} janvier 2022

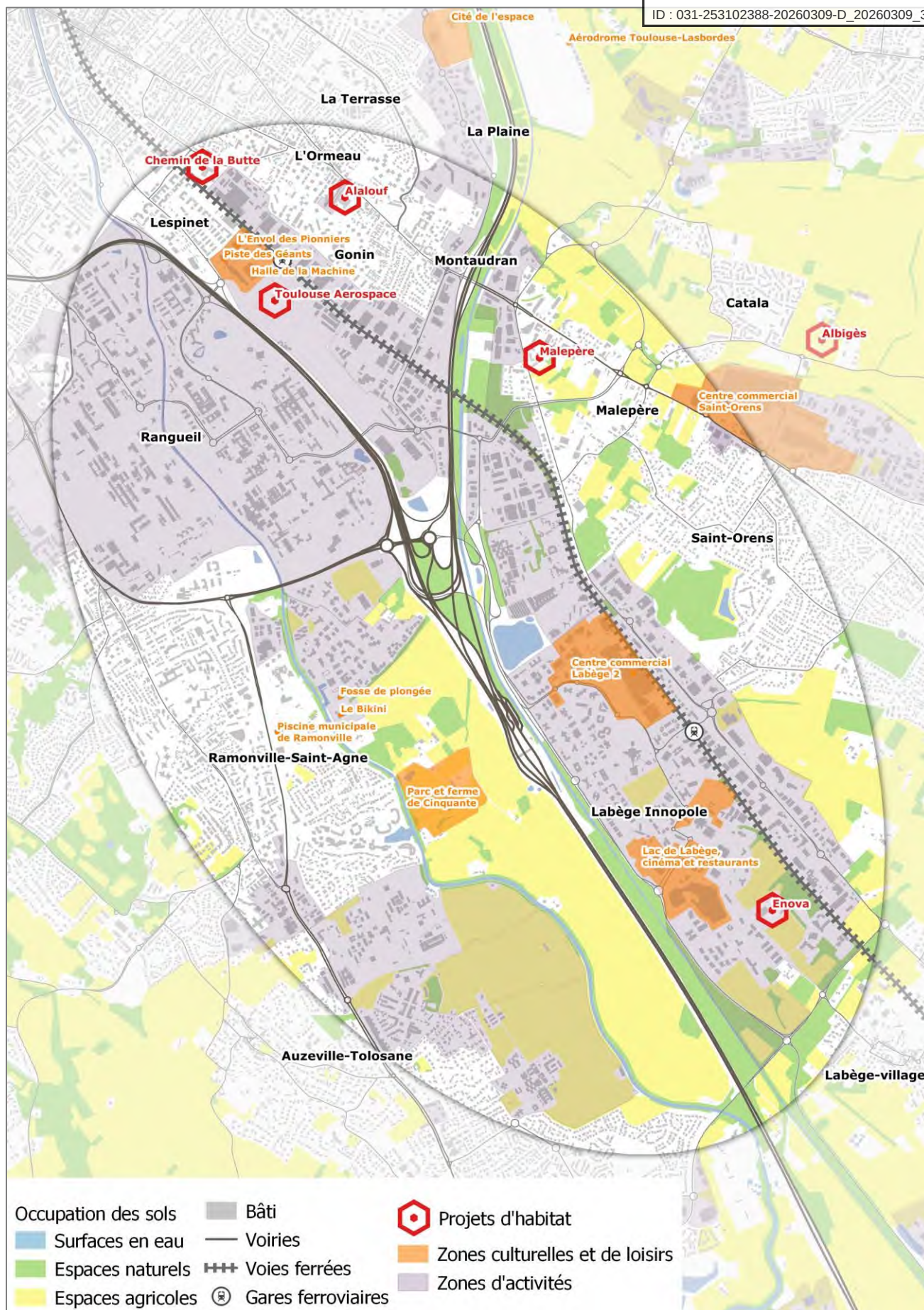


Fig. 11 : Le Secteur Sud-Est : un quartier habité et pratiqué

UN TERRITOIRE FRACTURE

Un secteur générateur de mobilités, mais éloigné des transports collectifs structurants

Avec ses pôles d'emplois majeurs pour l'agglomération ainsi que ses zones commerciales et de loisirs, le secteur Sud-Est génère plus de 200 000 déplacements quotidiens (hors flux de transit). L'attractivité du secteur tend, en outre, à se renforcer avec le développement des différents projets économiques et résidentiels. Néanmoins, aujourd'hui, à l'écart des grandes infrastructures de transports collectifs (excepté sur sa frange ouest desservie par la ligne B du métro), ce secteur souffre d'une **forte congestion routière** (66% des déplacements réalisés en voiture), rendant difficile l'accessibilité à certains sites, notamment aux zones de Labège Enova, du canal du Midi, de Montaudran et de Lespinet.

Deux haltes ferroviaires desservent cependant le secteur et permettent notamment la desserte des zones Enova et Montaudran avec 30 trains par jour. La fréquentation de ces deux haltes reste toutefois mesurée avec 192 000 passagers par an à Labège-Innopole et 67 000 passagers à Montaudran².

Demain, des transports collectifs accélérateurs du développement

Le secteur Sud-Est est aujourd'hui en limite de desserte par le réseau de transports collectifs structurants de Tisséo, malgré la présence de la ligne B du métro sur sa frange ouest et de trois lignes Linéo. **Ce positionnement du territoire « en périphérie » est amené à changer** avec l'arrivée de la 3^{ème} ligne de métro et la connexion à la ligne B.

Un morcellement du secteur rendant difficiles les déplacements internes

Irrigé par l'imposant échangeur du Palays, le secteur Sud-Est constitue une importante zone d'échanges et de transit où se croisent les périphériques sud et est, l'autoroute A61, la départementale RD813... mais également la ligne ferroviaire Toulouse-Narbonne, le canal du Midi et la section canalisée de l'Hers-Mort. L'ensemble de ces linéaires constituent autant de coupures urbaines enclavant certaines zones et rendant difficiles les circulations internes. Par ailleurs, nombre d'établissements économiques et universitaires occupent de grandes emprises foncières, souvent fermées (activités très concurrentielles et sensibles), accentuant de fait la **faiblesse des porosités sur le secteur**. Le réseau viaire de desserte locale, fine, est très peu développé, ce qui concentre les flux sur les principaux axes de desserte. Ainsi, les relations entre zones économiques en pâtissent. De même, les mobilités actives ont du mal à trouver leur place dans cet environnement routier, et ce, malgré la présence du canal du Midi et des berges de l'Hers-Mort.

Des projets pour atténuer la congestion routière

Au nord-ouest du secteur, le périphérique sud a connu des travaux de mise à 2x3 voies entre Rangueil et Lespinet, permettant notamment de fluidifier le trafic. De même, au nord du secteur, la « jonction Est », projet porté conjointement par les Autoroutes du Sud de la France et Toulouse Métropole, offrira à terme une nouvelle liaison routière et un nouvel échangeur entre le périphérique Est (A61), les sites économiques de Quint-Fonsegrives et sa clinique Croix du Sud ainsi que la zone de La Plaine au niveau de la Cité de l'Espace.

De nouveaux transports collectifs structurants

Le prolongement de la ligne B du métro (à l'horizon 2027) et l'arrivée de la 3^{ème} ligne de métro (à l'horizon 2028) vont apporter une offre de transport en commun structurante à l'ensemble du secteur sud-est. Le pôle d'échange multimodal de Ramonville sera ainsi renforcé et deux nouveaux pôles d'échange multimodaux verront le jour au niveau de la halte ferroviaire de Montaudran et de la future halte ferroviaire de La Cadène.

Par ailleurs, le téléphérique (Téléo) offre, depuis 2022, une nouvelle porte d'entrée Ouest au niveau de Rangueil et relie le territoire au sud de l'agglomération.

Le Réseau Express Vélo

Le Réseau Express Vélo, complété par les schémas directeurs locaux du Sicoval et de Toulouse Métropole, permettra de recoudre le territoire et d'améliorer l'accessibilité vélo aux gares et aux pôles d'échanges multimodaux (existants ou à venir) et de résorber les discontinuités pour accéder aux pôles d'attraction.

Les modes actifs occupent, par ailleurs, une place centrale dans les grands projets urbains du territoire (Toulouse Aerospace, Enova...).

² Source : SNCF, 2022

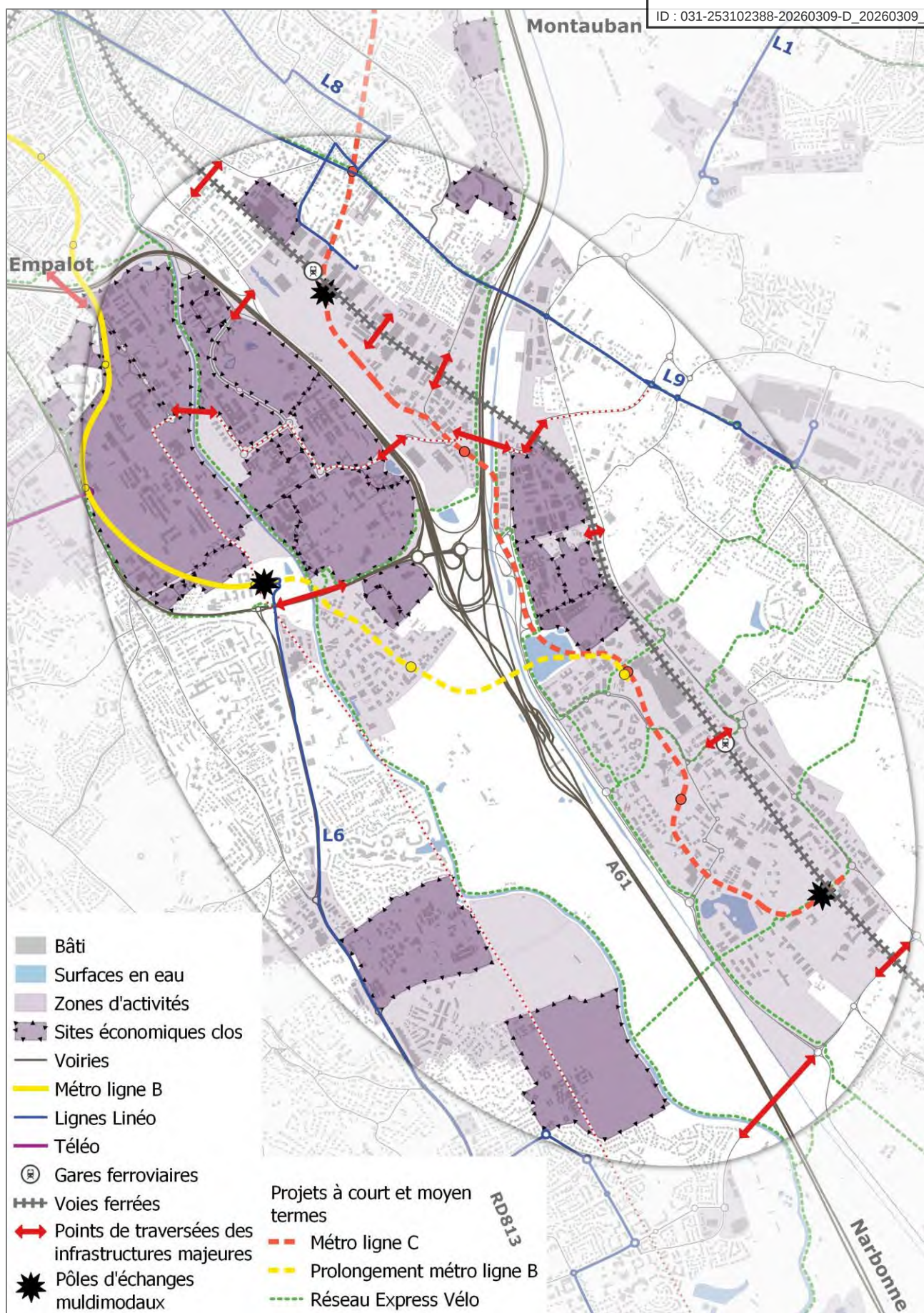


Fig. 12 : Le Secteur Sud-Est : un territoire fracturé

SYNTHESE

Des grands constats...

Des « totems » économiques et des filières présentes, mais un manque de lisibilité pour les investisseurs sur l'écosystème, les programmes... et un manque d'articulation dans les phasages et les programmations.

Même constat pour les équipements de loisirs et de tourisme qui ont parfois un rayonnement fort et qui sont des emblèmes : pas de mise en réseau, de valorisation commune, de parcours...

Les ruptures physiques (surtout) et institutionnelles sont plus tangibles que les liens.

Un secteur avec une forte dynamique résidentielle (opérations d'ensemble et production dans le diffus), engendrant de fortes pressions.

Un fonctionnement urbain nord-sud avec des continuités urbaines fortes le long des départementales RD813 et RD16, qui interrogent la qualité des aménagements.



Une forte programmation en immobilier d'entreprises et locaux commerciaux

Toulouse Aerospace :
 175 500 m² de tertiaire,
 50 000 m² dédiés à la
 recherche et l'enseignement
 supérieur et 20 000 m² de
 commerces

Enova : 305 000 m² de
 tertiaire, 35 000 m² de
 commerces et services

Parc Technologique du
 Canal : 95 000 m² dédiés à des
 activités tertiaire (45%),
 d'artisanat et de production
 (40%) et de services et loisirs
 (35%)

La Cité : 13 600 m² dédiés à
 l'innovation

Malepère : 90 000 m² de
 locaux d'activités et 4 850 m²

...Aux enjeux métropolitains

Développement d'une identité commune au secteur :

- **Coopérations économiques** Sicoval-Toulouse Métropole autour des filières (et donc des programmes, des phasages...), des programmes de bureaux (en temps de crise...) et des grands programmes (équipements, résidentiel). Une étude en cours sur le grand sud-est entre Toulouse Métropole et le Sicoval.
- Construire une **identité loisirs-tourisme** (spatial, machine, canal) qui pourrait être une des spécificités valorisantes du secteur.

Rabatement des modes actifs vers les infrastructures de transports collectifs structurantes.

Portet-Francazal

6 communes

2 intercommunalités

73 000 habitants

73 000 emplois

230 000 déplacements
quotidiens (hors flux de
transit)

Le secteur Portet-Francazal se situe à la jonction entre six communes relevant de deux intercommunalités : Toulouse, Cugnaux, Villeneuve-Tolosane et Tournefeuille de Toulouse Métropole ; Portet-sur-Garonne et Roques du Muretain Agglo.

Territoire travaillé, il concentre de nombreuses zones d'activités économiques, de typologies variées et des sites dédiés à la défense nationale.

Il s'agit également d'un **territoire fréquenté** pour ses deux pôles commerciaux majeurs de l'agglomération de Portet-sur-Garonne et Roques.

Territoire habité, on y recense de nombreux quartiers d'habitat et centres-bourgs, aux tissus hétéroclites et mêlés aux zones d'activités économiques.

Enfin, il constitue un **territoire traversé** par des infrastructures majeures de communication : autoroute A64, route d'Espagne RD120, boulevard Eisenhower, terminus de la ligne A du métro (Basso Cambo), voies ferrées Toulouse-Bayonne et Toulouse-Latour-de-Carol...



Fig. 13 : Localisation du secteur Portet-Francazal

UN TERRITOIRE ECONOMIQUE

Une multiplicité de zones d'activités économiques

Le secteur Portet-Francazal compte de nombreuses zones d'activités économiques, monofonctionnelles, mitoyennes, mais fonctionnant de manière autonome.

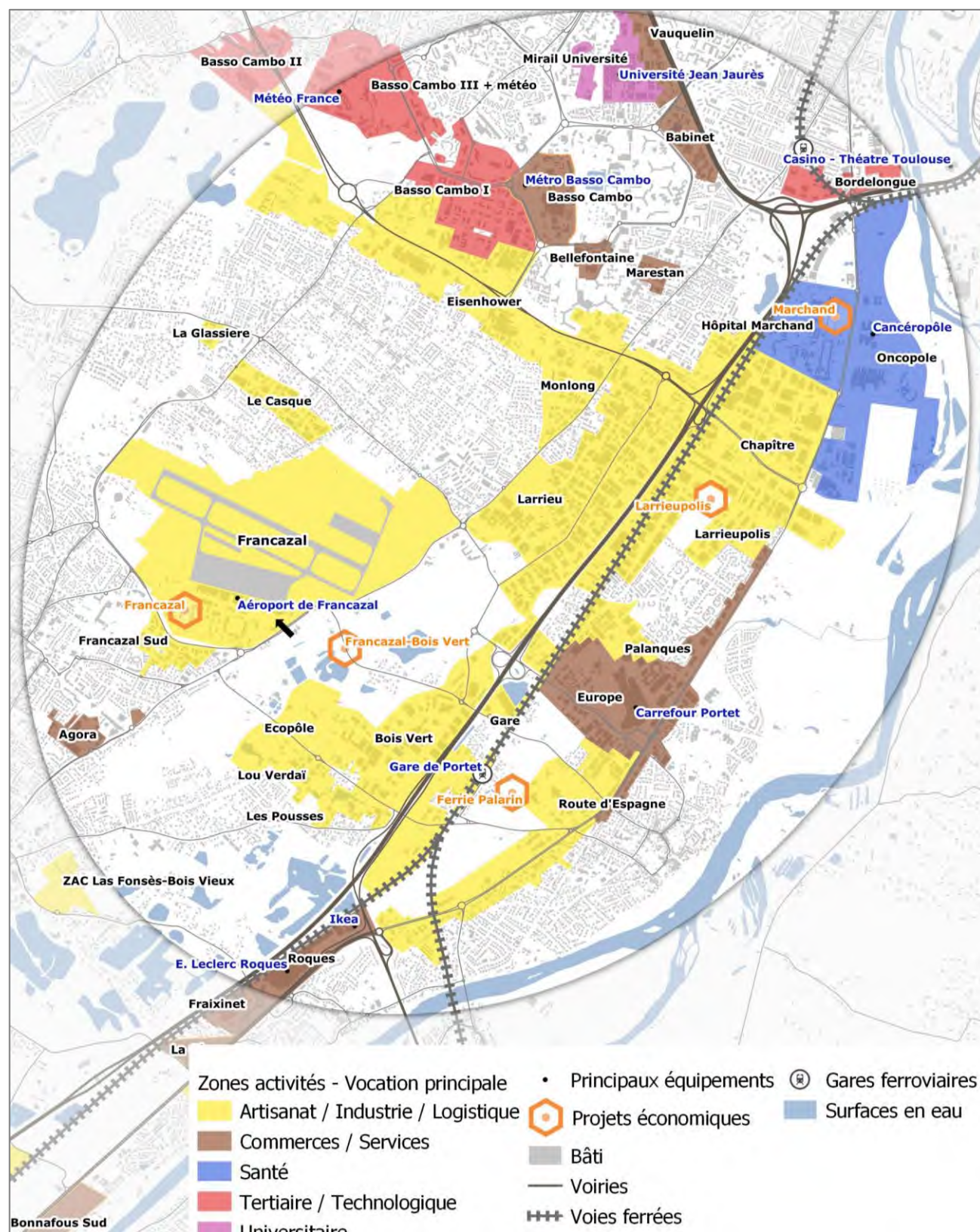


Fig. 14 : Le secteur Portet-Francazal : un territoire à vocation économique

Une vocation commerciale majeure, mais fragile

Le secteur dispose de deux pôles commerciaux majeurs pour l'agglomération toulousaine : le pôle de Portet-sur-Garonne (Carrefour, route d'Espagne...), **premier pôle de l'agglomération** avec plus de 200 000 m² de surface commerciale, et le pôle de Roques (E. Leclerc, Ikea...), quatrième pôle avec près de 95 000 m² de surface commerciale³. Néanmoins, l'évolution des modes de vie et l'émergence de nouveaux modes de consommation impactent l'attractivité de ces zones commerciales qui ont émergé dans les années 1970. Des études sont en cours pour évaluer le potentiel d'évolution et de mutation de ces zones commerciales. Elles ont pour objectif de concevoir une nouvelle organisation spatiale, tant en termes de formes urbaines densifiées, d'activités diversifiées, de mobilités que de place accordée à la nature.

Des zones d'activités économiques anciennes mais attractives

Les zones d'activités économiques situées le long de l'autoroute A64 et de la route d'Espagne accueillent, sur plus de 5 000 ha, de la petite et moyenne industrie, de l'artisanat, du commerce de gros, quelques services... Elles sont ainsi principalement constituées d'entrepôts, d'aires de stockage et de bureaux. Vieillissantes, ces zones, datant des années 1970, restent très attractives et bénéficient de projets d'extension.

Un pôle santé qui se structure

L'Oncopole, implanté sur l'ancien site d'AZF, constitue un **pôle de niveau européen dédié aux activités de santé** et plus particulièrement à la recherche sur le cancer. Ce campus regroupe 1 500 chercheurs et de grands utilisateurs comme Pierre Fabre ou Evotec et bénéficie ainsi d'une forte visibilité. Les services aux entreprises s'y développent, notamment via le projet de Hub, lauréat de l'appel à projet Dessine-moi Toulouse.

Basso Cambo, un pôle tertiaire attractif

Autour de Basso Cambo et le long du boulevard Eisenhower, un pôle économique à forte valeur ajoutée accueille de grands donneurs d'ordres tels que Météopole, Continental, Capgemini, Thalès... Accessible en métro, ce pôle dynamique regroupe près de **30 000 emplois**. Les opérations de rénovation de bâtiments vieillissants s'y multiplient, de même que la production neuve.

Francazal, une identité en émergence

De l'autre côté du quartier de Saint-Simon, l'ancienne base militaire de Francazal connaît une importante reconversion et est devenue un **site économique majeur pour l'agglomération**. Sur 280 ha, elle accueille désormais une quarantaine d'entreprises et plus de 300 emplois en lien avec les technologies de la robotique, des drones et des transports du futur. Outre l'aviation d'affaire et les activités militaires et de gendarmerie, la plateforme aéroportuaire est, quant à elle, utilisée par des activités aéronautiques.



Fig. 15 : La navette autonome d'Easymile (©Toulouse Métropole) et la zone économique de Francazal (©AUAT)

Extension d'Ecopole (Cugnaux)

A la jonction entre la zone économique du Bois Vert et le site de Francazal, et en extension de la zone de l'Ecopole créée sur la commune de Villeneuve-Tolosane, le nouveau projet Ecopole 2 doit permettre d'accueillir des activités artisanales et/ou industrielles et notamment des entreprises du secteur du BTP.

Reconversion d'une partie du centre hospitalier Marchand

Une partie du site du centre hospitalier Marchand, établissement public de santé spécialisé en psychiatrie, est en voie de reconversion (sur 15 ha de terrains et 20 000 m² de bâtiments). Une volonté de maintien d'une activité liée à la santé est toutefois attendue.

Le pôle des mobilités du futur

Sur la partie sud de l'ancienne base militaire de Francazal, Toulouse Métropole a signé, en 2020, l'acquisition de 38 ha de terrains et bâtiments pour accompagner le développement économique du secteur. La Métropole entend mettre en place un pôle de recherche et d'expérimentation autour des mobilités du futur (drones, voitures autonomes et connectées, taxis volants...) en lien avec les entreprises déjà présentes (Easymile...) et en partenariat avec le Muretain Agglo. Ce site accueillera également un centre de recherche et d'essais dédié à l'hydrogène vert développé par la Région Occitanie.

³ SMEAT, Etat actualisé de l'offre commerciale en grandes surfaces au 1^{er} janvier 2022

UN TERRITOIRE D'INTERFACES

Une juxtaposition d'usages

Activités économiques et habitat s'entremêlent sur le secteur Portet-Francazal, sans pour autant qu'il y ait de liens fonctionnels entre eux. Cette juxtaposition, parfois anarchique, est source d'un **manque de lisibilité urbaine et de multiples conflits d'usage** (nuisances, pollutions, congestion routière...).

Un territoire morcelé

Les grandes voies routières (A64, RD120, RD15, boulevard Eisenhower notamment), les voies ferrées, ou encore la Garonne, constituent des coupures qui morcellent le territoire. Il existe **ainsi peu de porosités est/ouest** à l'échelle de ce secteur, induisant une structuration urbaine décousue et très linéaire.

La plateforme de Francazal constitue, en outre, une **enclave de 280 ha** dans le tissu urbain, barrière infranchissable dont la seule entrée est située sur la route départementale RD15. D'autres grandes unités foncières, notamment économiques (le long du boulevard Eisenhower ou à Basso Cambo) et commerciales, participent de ce morcellement.



Fig. 16 : Zone aéroportuaire de Francazal : une enclave dans le tissu urbain (©AUAT)

Un fort renouvellement urbain

Au milieu des zones d'activités économiques, subsistent des **zones d'habitat denses et historiques**, telles que le quartier de Saint-Simon ou le bourg de Portet-sur-Garonne, encore aujourd'hui caractérisés par des voiries et une toponymie rurale ainsi que par un patrimoine architectural de qualité. Le secteur est aussi marqué par les **quartiers de grands ensembles** du Grand Mirail, faisant l'objet depuis 2005 d'opérations de renouvellement urbain via le Grand Projet de Ville ou encore, plus récemment, via le nouveau programme national de renouvellement urbain de l'ANRU. Enfin, des **zones pavillonnaires** se sont également développées en continuité de ces centralités urbaines et de ces zones de grands ensembles.



Fig. 17 : Manifestation dans le quartier de Saint-Simon en juin 2019

Ces secteurs résidentiels connaissent une forte pression foncière et le renouvellement urbain y est de mise, entraînant des besoins supplémentaires en équipements et espaces publics, mais aussi en mobilité. **Le développement résidentiel vient questionner l'organisation générale du secteur.**

Des espaces naturels et agricoles sous pression

Le secteur est riche d'espaces naturels et agricoles (margelle de la Garonne, anciennes gravières...) mais ces derniers sont **peu valorisés et soumis à de fortes pressions** rendant leur pérennité incertaine (extension de l'urbanisation, ruptures de continuités écologiques, enclavement des parcelles agricoles...). **Le domaine de Candie**, exploité par la régie municipale de la commune de Toulouse, dernier vignoble de l'agglomération, exploité autour du château éponyme, apparaît comme un secteur résiduel « perdu » entre les zones d'activités économiques.

Les **espaces verts de loisirs sont nombreux à proximité** : La Ramée, La Mounède, parc de la Reynerie, parc urbain en bord de Garonne... Néanmoins, leur accessibilité depuis le secteur, tant pour les habitants que pour les actifs n'est pas aménagée aujourd'hui.

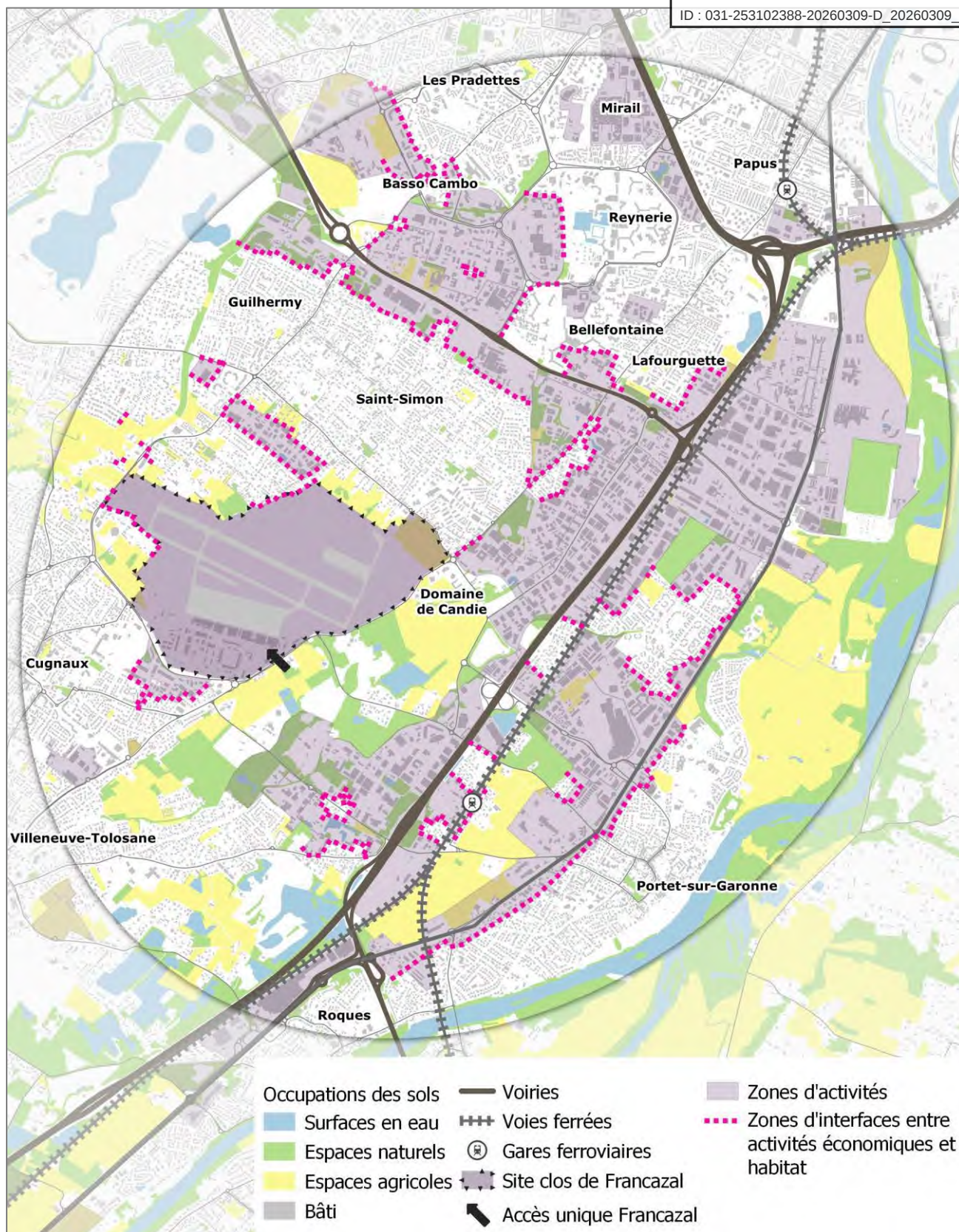


Fig. 18 : Le secteur Portet-Franczal : un territoire d'interfaces entre habitat et activités économiques

UN TERRITOIRE DE FLUX

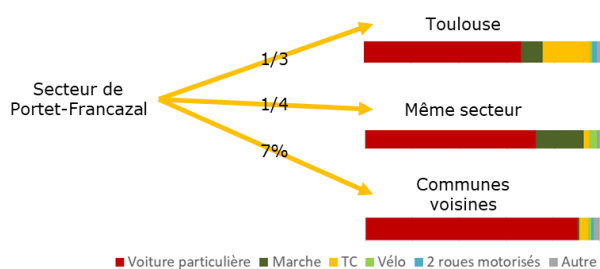
Un territoire générateur de mobilités multiples

Accueillant une diversité de fonctions et support d'usages pour près de 150 000 habitants et actifs, le secteur Portet-Francazal génère plus de 230 000 déplacements quotidiens (hors flux de transit).

En outre, le secteur est traversé par de **grands axes routiers à fort trafic** (A64, RD120, RD15, boulevard Eisenhower notamment) et dont les phénomènes de saturation impactent la desserte locale et dégradent la qualité de vie de certains quartiers résidentiels. Les flux de voitures sur l'autoroute A64 sont ainsi équivalents à certaines portions du périphérique toulousain (plus de 100 000 véhicules par jour).

Un potentiel de développement pour le vélo et les transports collectifs important

Les déplacements générés par le secteur Portet-Francazal sont majoritairement réalisés en voiture. Le fractionnement du secteur et l'omniprésence routière rendent néanmoins difficiles les circulations piétonnes et cyclables, quand bien même une part significative des déplacements est de courtes distances.



Des transports collectifs en marge du secteur

Le secteur Portet-Francazal est doté de **deux pôles d'échanges multimodaux majeurs** : Basso Cambo (terminus ligne A du métro, Linéo 4 et P+R) et la gare de Portet-Saint-Simon (Linéo 5 et P+R).

Le **pôle de Basso Cambo** permet une desserte efficace de la partie nord du secteur avec plus de 2,9 millions de voyageurs par an (Tisséo, 2022). L'accès à ce pôle par le reste du secteur demeure néanmoins relativement limité. Reliant Matabiau en 12 minutes, la **gare de Portet-Saint-Simon** constitue, quant à elle, une véritable opportunité pour le territoire. Elle dispose, en effet, d'une offre ferroviaire élevée avec 103 trains par jour. Néanmoins, l'enclavement de la gare et sa mauvaise connexion aux tissus urbains et économiques alentours pénalisent sa fréquentation qui se limite à environ 318 000 voyageurs par an (SNCF, 2022). Une ancienne voie ferrée est également présente sur le secteur et permettra, à terme, d'améliorer l'accessibilité de la zone via un cheminement pour les modes actifs et la mise en place d'une navette régulière.

Dès lors, **l'accès et le rabattement à ces pôles d'échange par l'ensemble du secteur sont des enjeux forts**. Or, le rabattement est essentiellement radial à travers plusieurs lignes de bus, ce qui n'irrigue pas le secteur en profondeur. Quelques offres transversales existent néanmoins via les lignes passant sur le boulevard Eisenhower et via Villeneuve-Tolosane.

Le Boulevard Urbain du Canal de Saint-Martory

Le projet de boulevard urbain du Canal de Saint-Martory permettra de créer une liaison entre l'autoroute A64 (échangeur de Roques à requalifier) et la rocade arc-en-ciel. Ce nouveau barreau routier s'accompagnera de la requalification d'Eisenhower en boulevard urbain afin de supprimer la coupure urbaine que représente aujourd'hui cet axe. Dans le cadre d'études multimodales en cours, une autre liaison diamétrale est actuellement étudiée, reliant la RN124 à l'A64 en passant par Plaisance-du-Touch et Cugnaux.

Le Réseau Express Vélo

Le Réseau Express Vélo, complété par les schémas directeurs locaux du Muretain Agglo et de Toulouse Métropole, permettra de recoudre le territoire et d'améliorer l'accessibilité vélo aux pôles d'échanges multimodaux et aux pôles d'attraction.



Fig. 19 : Gare de Portet-Saint-Simon (©AUAT)

De nouveaux transports collectifs structurants

Depuis 2022, le téléphérique (Téléo) offre une nouvelle porte d'entrée Est au niveau de l'Oncopole et relie le territoire à la ligne B du métro. Associé à la ligne de bus 25, ce téléphérique va permettre de créer une liaison est/ouest sur le secteur, qui fait aujourd'hui défaut. Les lignes de transports collectifs Linéo 11 (mise en service en 2023) et la future ligne express Basso Cambo / Muret vont également permettre de mieux irriguer le territoire. Un autre projet pourrait également venir renforcer la mobilité dans le secteur dans les années à venir : une nouvelle halte ferroviaire dans le secteur de l'Oncopole.

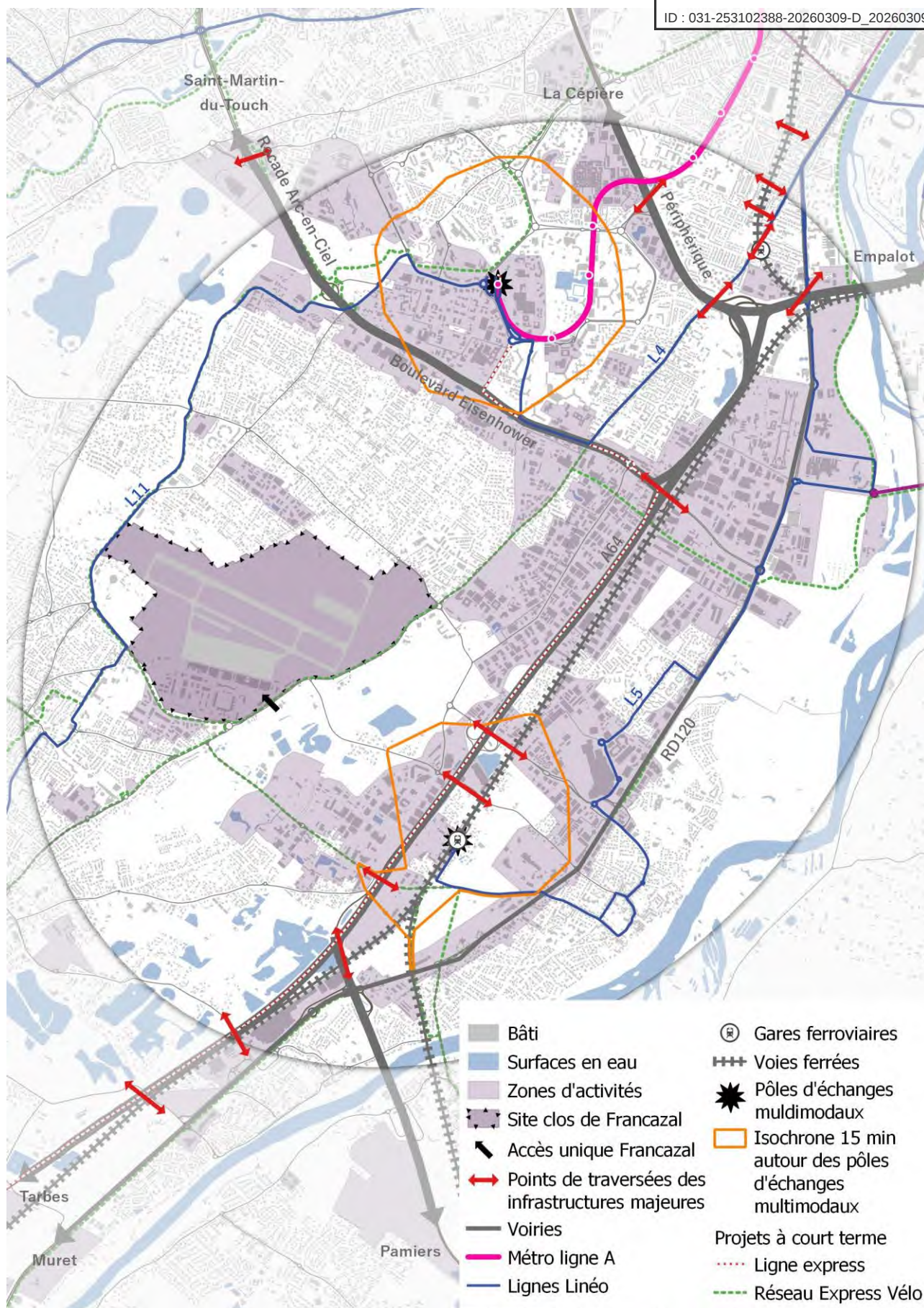


Fig. 20 : Le secteur Portet-Francazal : un territoire de flux

SYNTHESE

Des grands constats...

Un secteur qui **gagne en visibilité** avec le développement d'une filière sur les mobilités du futur ainsi que le confortement de la robotique à Francazal et dans l'agglomération.

Des signes extérieurs de qualité : Francazal (demain), Oncopole, Basso Cambo, Saint-Simon...

Des sites de qualité, **insuffisamment valorisés** : bourgs de Portet-sur-Garonne et Roques, bords de Garonne, domaine de Candie...

Des zones d'activités artisanales et industrielles et des zones commerciales situées au cœur du secteur d'un point de vue infrastructures, mais des ruptures et une image déqualifiée.

Des zones d'activités économiques attractives / des zones commerciales victimes d'un **modèle XXL qui s'essouffle**.

Des problématiques majeures **d'accessibilité**.



...Aux enjeux métropolitains

Amélioration de la **connexion des gares** pour augmenter la desserte en transports collectifs du secteur : gare de Portet-Saint-Simon (connexion multimodale au secteur, maillage doux), opportunité d'un projet de gare/halte ferroviaire au Chapitre (connexion au téléphérique) ? Rôle de la halte ferroviaire de Gallieni ?

Raccordement de Francazal en solutions de mobilité au reste de l'agglomération.

Soutien de **l'activité productive**, essentielle à l'agglomération (éviter sa relocalisation plus loin).

Développement des **usages dédiés à la défense nationale**, en lien avec l'essor du quartier Edmé et l'emprise du futur Pôle National des Opérations Aéroportées (PNOAP).

Soutien de la **restructuration et de la diversification des zones commerciales**, en lien notamment avec le développement des loisirs et du bien-être autour de l'Oncopole.

Révélation de la **qualité patrimoniale** en bords de Garonne (bourgs de Portet-sur-Garonne et Roques).

Muret, cœur urbain du sud-ouest métropolitain

4^{ème} ville du département

25 600 habitants

13 000 emplois

3^{ème} gare en
fréquentation du
département (derrière
Matabiau et Saint-Agne)

Polarité historique, **sous-préfecture** de la Haute-Garonne, Muret rayonne sur le sud-ouest de la grande agglomération toulousaine.

Son positionnement de **ville moyenne** excentré du cœur de l'agglomération est unique dans la grande agglomération toulousaine.

Cette ville joue, de longue date, un rôle dans la **structuration d'un territoire** qui englobe le Pays Sud Toulousain, les vallées de la Lèze et de l'Ariège et le Volvestre.

C'est aujourd'hui la principale ville du Muretain Agglo, communauté d'agglomération de plus de 120 000 habitants qui participe de la dynamique métropolitaine.

C'est donc une position charnière entre l'agglomération toulousaine, très urbaine, et un arrière-pays beaucoup plus

rural. Muret offre, d'ailleurs, de larges vues sur les Pyrénées.

C'est également un **pôle d'emplois**, lié à la présence de services publics, de commerces et de petites industries. Elle compte principalement de petites et moyennes entreprises, ainsi que quelques grands comptes, à l'image des laboratoires Pierre Fabre ou de Mecaprotec.

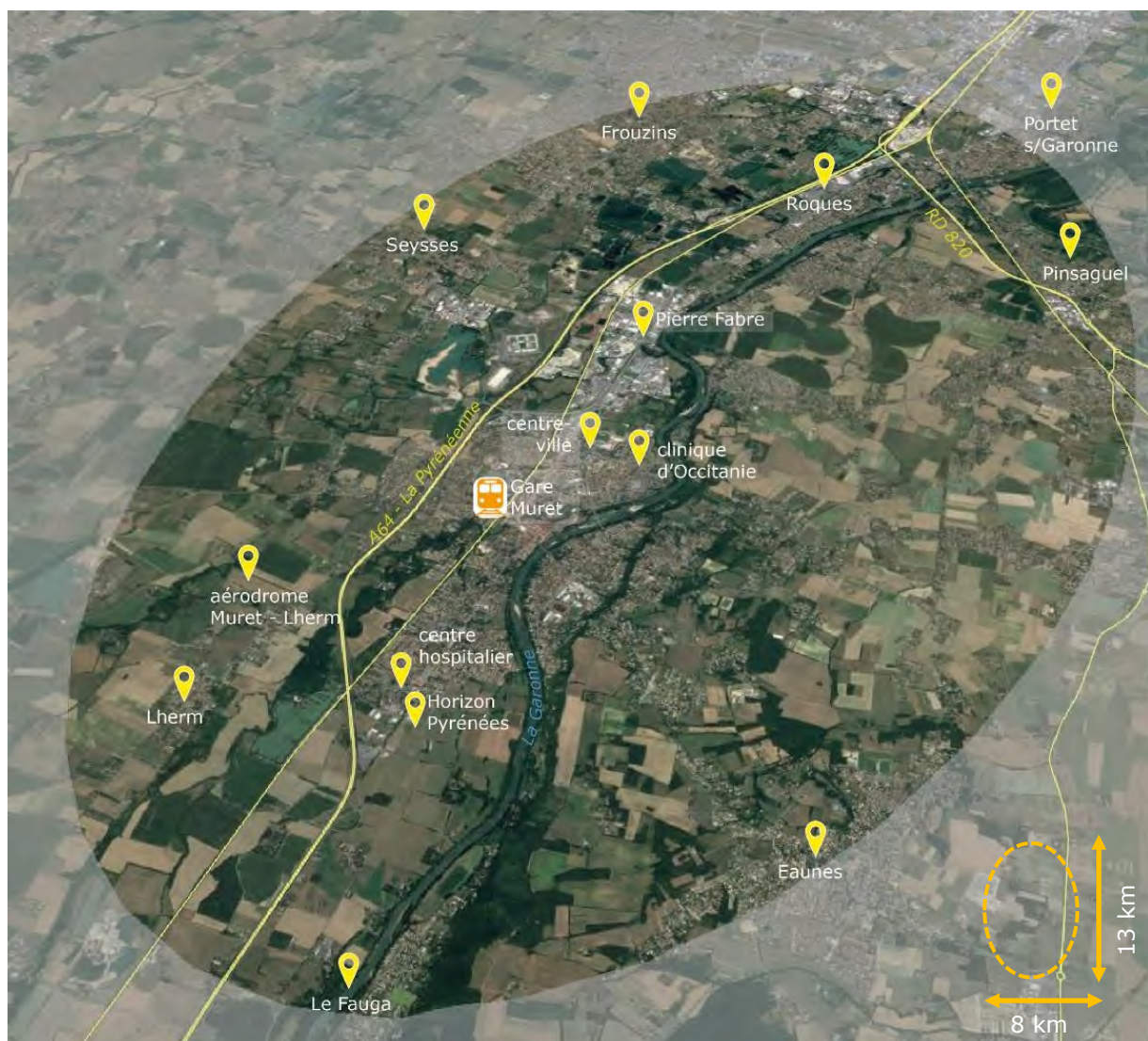


Fig. 21 : Localisation du secteur Muret

UN CŒUR URBAIN QUI SE RENFORCE

Une concentration de services publics

Par son statut de sous-préfecture, la ville est naturellement dotée en services publics qui s'adressent à un large territoire. Par ailleurs, le profil de la population de Muret, et plus largement du Muretain Agglo, présente **des indicateurs socio-économiques qui révèlent des situations de fragilité** et, donc, des besoins renforcés en matière de services de protection sociale. L'agglomération du Muretain Agglo s'est d'ailleurs structurée autour de ses services, au cœur de ses investissements et interventions. L'accroissement démographique récent du territoire a conforté ces indicateurs socio-économiques et a donc accru le besoin en services publics dédiés.

Des équipements d'envergure qui se multiplient

La ville de Muret rayonne par son offre d'équipements sportifs, culturels et de loisirs, qui se renforce. Ont ainsi été livrés ces dernières années une nouvelle médiathèque, un centre aquatique, un cinéma multiplexe... la salle de spectacles Horizon Pyrénées est la dernière livraison en date. Autant d'équipements qui contribuent à faire de Muret non seulement **une ville de proximité, mais aussi une destination de choix pour les activités de loisirs du week-end**.

La clinique Occitanie (qui comprend une maternité), le centre hospitalier, la maison du « bien vieillir », les cabinets médicaux... font aussi de Muret un **centre de soins de premiers recours mais aussi de spécialistes**.

La ville de Muret concentre également des **établissements scolaires du deuxième cycle** (trois collèges et deux lycées) accueillant la population d'un large territoire, ainsi que deux centres de formation par l'apprentissage.

Un centre-ville de plus en plus urbain

La dynamique récente d'équipements structurants ne profite pas forcément au centre-ville de Muret puisque, pour les plus consommateurs d'espace, ils se sont implantés en périphérie, aux entrées de ville (salle Horizon Pyrénées, Aqualudia, cinéma multiplexe).

Néanmoins, la ville conduit depuis quelques années des projets visant à redonner aux espaces publics du centre-ville leur rôle d'animation et de lien social, à l'image de la requalification de la place de la République, du réaménagement des allées Niel ou plus récemment de la valorisation du parvis de l'hôtel de ville, qui, de parkings sont devenues des promenades urbaines, redynamisant également les linéaires commerciaux et le marché de plein vent. Cette **reconquête urbaine, patrimoniale et qualitative est une volonté affirmée de la municipalité**, pour contribuer à l'attractivité de Muret.

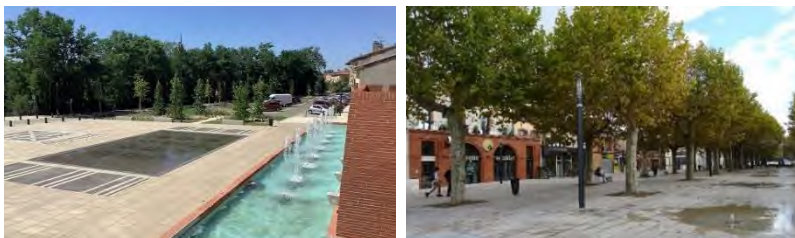


Fig. 22 : Parvis de l'hôtel de ville (©OTCE) et allées Niel à Muret (©AUAT)

12% de familles monoparentales à Muret / 10% à l'échelle de la Haute-Garonne

22 450 € le revenu médian contre 23 730 € dans le département

16% d'individus sous le seuil de pauvreté à Muret, contre 13% à l'échelle de la Haute-Garonne

2 quartiers en géographie prioritaire à Muret qui abritent près de 5 000 habitants

Le projet urbain, Porte des Pyrénées

La construction de la salle de spectacles Horizon Pyrénées, à l'entrée sud de la ville de Muret, est venue augmenter l'offre du territoire de 2 700 m² modulables (concerts, congrès, spectacles) pouvant accueillir jusqu'à 3 400 personnes. Cette salle, livrée en 2020, sera, à terme, insérée au sein d'un projet urbain plus vaste, sur 30 hectares, dit « Porte des Pyrénées », mêlant commerces, loisirs et logements ainsi qu'un futur collège.

Requalification des espaces publics autour du passage à niveau

La suppression du passage à niveau n°19 par SNCF Réseau (au croisement de la RD3 et de la ligne Toulouse-Bayonne) a permis, en plein cœur de ville historique, de sécuriser les cheminements en mettant en place un pont ferroviaire. Le projet va permettre la reprise d'espaces publics et notamment la transformation d'un parking en belvédère, square des anciens combattants d'Afrique du Nord.

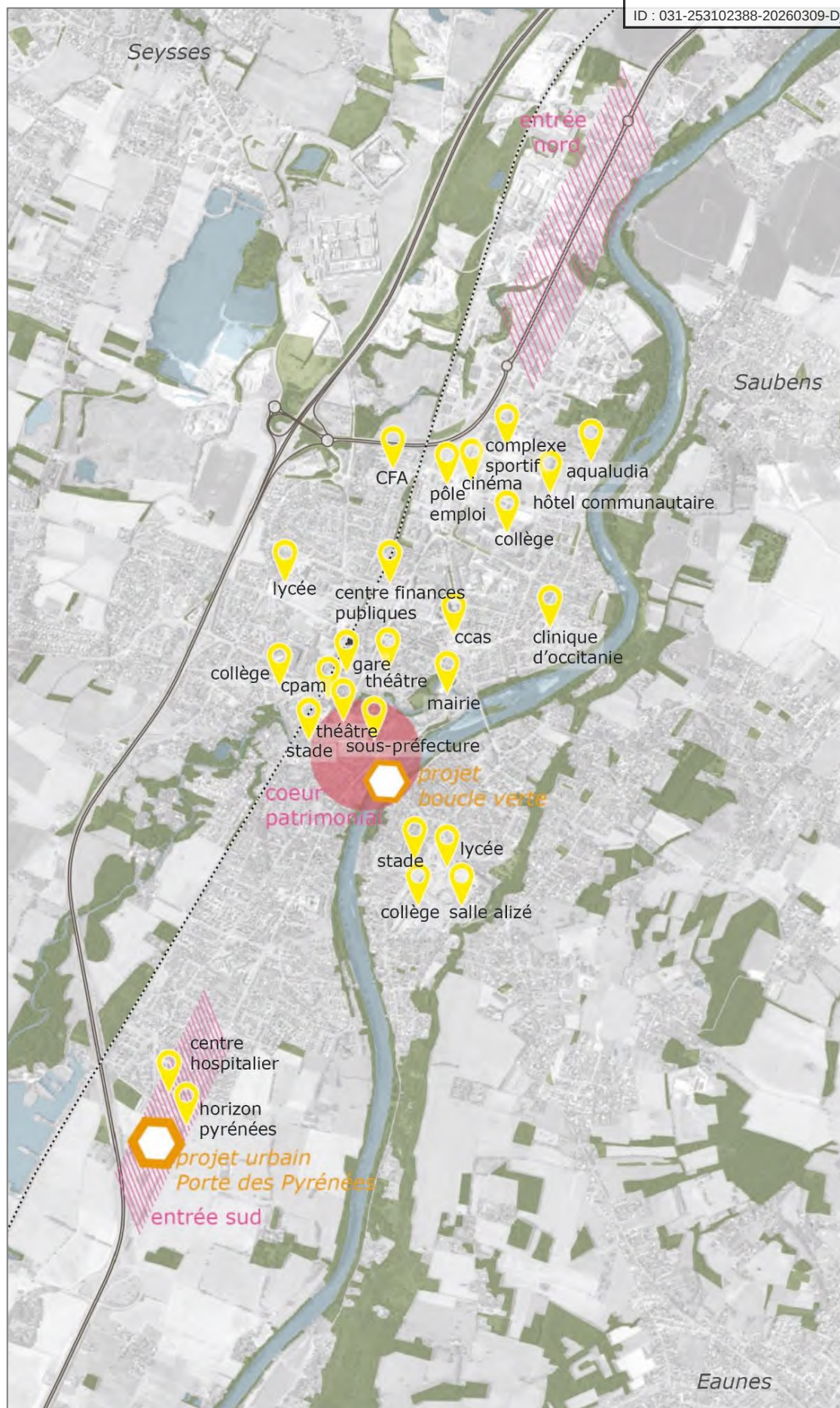


Fig. 23 : Muret : une concentration de services et équipements répartis entre centre-ville et entrées de ville

UNE VILLE RELIEE

Des infrastructures de transport structurantes

Muret est localisée dans un corridor au sud-ouest de Toulouse, desservi notamment par l'autoroute A64 (Toulouse-Tarbes-Pau-Bayonne) et par une branche de l'étoile ferroviaire (Toulouse-Tarbes). Ces infrastructures favorisent un fonctionnement nord-sud de Muret avec les autres communes (Toulouse, Portet-sur-Garonne, Carbonne...).

Le réseau secondaire de routes départementales, qui relie Muret aux autres communes proches, génère des flux d'échanges quotidiens importants : RD12 vers Saint-Lys, Eaunes, Auterive, RD3 vers Rieumes, RD19 vers Labarthe-sur-Lèze et Venerque...

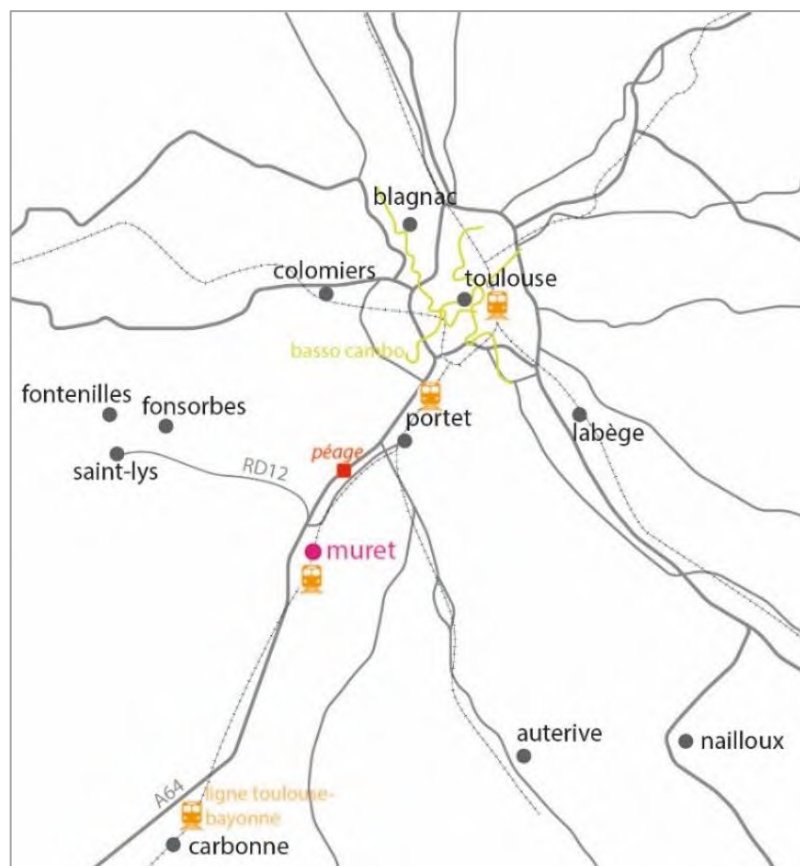
Une desserte routière plus ou moins efficiente selon les liaisons

Toulouse et ses pôles d'emplois sont situés, en théorie, à moins de 30 minutes de Muret. Mais des phénomènes de congestions importants sur l'autoroute A64 et le périphérique peuvent considérablement rallonger les temps de parcours et font de **la voiture un mode de transport peu fiable** pour se rendre à Toulouse.

Par ailleurs, **la barrière de péage de l'A64** située à Muret contribue à la congestion de la RD817, à l'entrée nord de Muret ainsi qu'à la « coupure » entre les deux zones agglomérées.

Ces infrastructures routières vont continuer à accueillir des flux toujours plus nombreux au regard des projections de croissance démographique, aggravant ainsi la congestion.

Au sud de Muret, la desserte routière permet un **accès rapide et relativement garanti en temps de parcours à Muret** pour les communes du Volvestre, de l'Auterivain et des bassins de vie de Rieumes et Carbonne.



70% des déplacements Muret-Toulouse sont réalisés en voiture

En voiture : **30 minutes à 1h20** du centre de Muret au centre de Toulouse

Les principales centralités du pays Sud Toulousain (Auterive, Rieumes, Cazères, Carbonne,) situées à 20-30 minutes du centre de Muret

Fig. 24 : Muret et sa desserte routière et ferroviaire

La desserte Muret-Toulouse en train

La liaison ferroviaire Toulouse-Muret utilise la ligne Toulouse-Tarbes, en cours de modernisation entre Muret et Bousens.

Comparativement à la route, la desserte ferroviaire Muret-Toulouse est très concurrentielle en temps de parcours. L'offre a été améliorée en 2019, favorisant ainsi le report modal. Ce sont 32 allers-retours par jour qui sont effectués en gare de Muret, avec 4 trains par heure en heure de pointe. Un matériel roulant plus capacitairer a également été introduit, permettant de résoudre les problèmes des « restes à quai ». Néanmoins, l'offre, bien que renforcée, n'est toujours pas cadencée, ce qui ne facilite pas la lisibilité des grilles horaires pour les usagers. Elle reste, par ailleurs, principalement tournée vers les trajets domicile-travail ou études, aux horaires « classiques ». Une offre en soirée tend à émerger (dernier retour à 23h en gare de Muret), mais reste trop marginale pour constituer une véritable alternative à la voiture entre ces deux centres urbains.

La gare de Muret constitue un pôle d'échange multimodal sur lequel se rabattent plusieurs lignes de bus desservant le Muretain Agglo, accueillant une aire de covoiturage et mettant à disposition des usagers un parking de plus de 250 places voitures et 150 places vélo abritées. L'accroissement de son potentiel multimodal et la sécurisation de son parking vélos est aussi une condition de report modal vers le train.

Et le réseau de transports collectifs urbains ?

En janvier 2018, le réseau TAM TAM a été intégré au sein du réseau urbain Tisséo. Cela a entraîné la reconfiguration d'une offre en étoile, en privilégiant la connexion au réseau ferré, depuis la gare Muret. La liaison vers Toulouse et les grands territoires d'emploi a également été renforcée. Néanmoins, Muret et son bassin de vie demeurent aujourd'hui non desservis par des infrastructures de transports collectifs urbains lourdes (métro, tramway), ni même par une ligne Linéo (bus à haut niveau de service), rendant ainsi l'enjeu sur le niveau de service ferroviaire d'autant plus important.

La ligne 58 est la plus fréquentée du réseau de bus sur le Muretain Agglo, avec plus de 3 200 validations par jour. Elle relie Muret à Basso-Cambo en 45 minutes, ce qui reste relativement peu compétitif au regard du trajet en voiture (20 minutes à plus d'une heure en voiture selon le trafic).

Un fort potentiel pour les modes actifs

La commune de Muret est vaste, expliquant que les déplacements intra-communaux soient largement réalisés en voiture. Cependant, près d'un tiers des déplacements sont réalisés à pied. La part des transports collectifs et du vélo reste quant à elle très minoritaire. Le potentiel de développement pour le vélo est très important, au sein de la commune, mais également en lien avec les communes les plus proches, voire avec les pôles d'emplois du sud-ouest de l'agglomération. Le développement des modes actifs participe au dynamisme des centralités urbaines, et, de ce fait, c'est un enjeu fort pour conforter le projet urbain de la ville.

30% des déplacements Muret-Toulouse sont réalisés en transports en commun

En train : **19 minutes** de la gare de Muret à la gare de Matabiau

Muret-Toulouse : deuxième liaison régionale en fréquentation avec la gare de Matabiau (après Montauban)

Un projet de ligne Express pour relier Muret à la ligne A du métro sur Basso Cambo

Une fréquence et une amplitude répondant aux besoins des déplacements domicile-travail pour relier les zones d'emplois de Roques, Portet et le réseau structurant de Tisséo (métro A) : de 6h à 21h ; toutes les 15 min en hyper pointe, toutes les 30 minutes en pointe et toutes les heures en heures creuses.

Un temps de parcours attractif (35 minutes) grâce à des aménagements spécifiques (bus en site propre) sur un axe où les problèmes de congestion sont très marqués.

Les itinéraires vélo

Tisséo Collectivités a adopté en 2019 le schéma directeur cyclable d'agglomération, identifiant un réseau d'itinéraires express vélo. Trois itinéraires doivent ainsi permettre de relier le Muretain Agglo à Toulouse Métropole. En parallèle, cette offre sera complétée par les itinéraires de desserte internes au territoire, identifiés dans le schéma directeur cyclable du Muretain Agglo, également adopté en 2019 et qui prévoit un réseau en étoile autour de Muret.

UNE VILLE QUI RAYONNE

Le rôle structurant de Muret pour les communes autour

Les déplacements réalisés vers, depuis et à Muret sont révélateurs des liens du quotidien :

- Près de la moitié des déplacements sont réalisés à l'intérieur de la commune, preuve que la ville génère une dynamique qui lui est propre et qui « fixe » en partie les pratiques de ses habitants.
- Un tiers des déplacements se fait avec **les communes situées dans un rayon de 10 km**. Eaunes et Seysses, en quasi-continuité urbaine avec Muret, participent évidemment de ces échanges. Roques et Portet-sur-Garonne, communes pourvoyeuses de commerces et d'emplois, sont également au cœur de ces échanges. Mais aussi les communes de l'ouest du Sicoval (la coupure naturelle des coteaux tourne naturellement ces communes vers Muret) et, bien sûr, les communes au sud, desservies par l'autoroute A64.
- Les déplacements avec la ville de Toulouse représentent seulement 10% des échanges, démontrant une **relative autonomie entre la ville moyenne et la ville-centre**.
- Le reste des déplacements se fait notamment en direction, d'une part, de la plateforme aéronautique au nord-ouest et, d'autre part, des principaux pôles économiques du Sicoval.

Les déplacements domicile-travail : l'attraction muretaine et l'attraction toulousaine

Les flux domicile-travail génèrent beaucoup d'échanges avec les territoires voisins, dont les caractéristiques diffèrent quelque peu de l'ensemble des déplacements :

- Près de la moitié d'entre eux « entrent » dans Muret, car c'est **un pôle d'emplois important pour tout le secteur sud toulousain**.
- Un tiers de ces déplacements a pour destination Toulouse, Portet-sur-Garonne, Labège et les grands sites de l'aéronautique / aérospatiale (Blagnac, Colomiers, Montaudran).
- Un tiers des flux domicile-travail sont internes à Muret, à l'image de la décorrélation entre lieux d'emplois et lieux de vie qui s'observe à l'échelle nationale.

Muret, pôle de 13 000 emplois et 26 000 habitants



Le Pays Sud Toulousain dans l'aire d'influence de Muret

Le territoire du Pays Sud Toulousain est en majeure partie situé dans l'aire urbaine toulousaine, regroupant 99 communes du Volvestre, de la vallée ariégeoise, autour de Rieumes. C'est un territoire rural, structuré en pôle d'équilibre territorial et rural. Au sein de ce territoire, la principale ville compte moins de 10 000 habitants (Auterive) et les autres communes d'importance comptent entre 3 500 et 5 000 habitants (Rieumes, Cazères, Carbonne). Le fonctionnement de ce territoire est fortement articulé avec les territoires voisins, Muret en premier lieu. Ainsi, qu'il s'agisse du Pôle Emploi, des services hospitaliers, des lycées généraux, mais aussi des commerces, et même des emplois, Muret est une ville de référence pour ce vaste territoire. Encore aujourd'hui, le périmètre de l'arrondissement de Muret témoigne d'une réalité vécue qu'il s'agit de prendre en compte dans les stratégies d'aménagement des territoires.



60% des actifs qui vivent au sein du SCoT Sud Toulousain travaillent hors de ce territoire. Muret est la deuxième ville qui accueille ces actifs « hors SCoT », derrière Toulouse, soit 3 000 actifs.

2 000 étudiants (collégiens, lycéens, autres étudiants) résidant dans les communes du SCoT Sud Toulousain font également le trajet quotidien vers Muret, à jeu égal avec Toulouse. C'est la dotation de Muret en établissements scolaires du deuxième degré qui génère cette mobilité scolaire.

« L'agglomération toulousaine, et surtout le Muretain, constituent les premiers lieux d'attractivité en-dehors du SCoT [Sud Toulousain] » (extrait du diagnostic du SCoT du Pays Sud Toulousain, 2012)

Fig. 25 : Carte de l'arrondissement de Muret, début 20^{ème} siècle

Un pôle d'emplois qui compte au sein de la grande agglomération

Muret a une histoire industrielle, comme en témoignent certains bâtis anciens conservés (briqueterie...). Le tissu industriel demeure implanté au travers de quelques petites et moyennes entreprises assez variées (Mecaprotec étant sans doute la plus emblématique), le secteur automobile étant bien représenté.

Le tissu artisanal et industriel est concentré de part et d'autre de la départementale RD817, à l'entrée nord de la ville, au sein de zones d'activités économiques assez anciennes. La plateforme logistique des laboratoires Pierre Fabre est venue s'y implanter en 2016. Néanmoins, la requalification globale de ces zones reste à engager.

La grande majorité des emplois offerts par la ville est aujourd'hui concentrée dans les services et les commerces, lesquels sont implantés tant dans le centre-ville qu'à l'entrée nord.

Aujourd'hui, bien qu'en accroche sur l'axe Nord-Sud menant à Toulouse et passant par les zones commerciales et économiques de Roques et Portet-sur-Garonne, le **développement économique de Muret reste peu articulé avec les autres zones du Muretain Agglo**, pourtant en quasi-continuité urbaine.

Muret est un **pôle d'emplois qui croît d'ailleurs plus vite que sa population**, ce qui appuie son positionnement de ville moyenne.

13 000 emplois

La ville compte **+0,7%** emplois par an entre 2015 et 2020 contre -0,5% par an pour la population

1/3 des emplois du Muretain Agglo

37% des actifs habitant Muret y travaillent

12% des actifs habitant le Muretain Agglo travaillent à Muret (50% dans la métropole toulousaine)

Vers un plan guide économique

Le Muretain Agglo a lancé en 2019 une réflexion devant aboutir à un **plan guide pour le « cœur économique du Muretain »** concernant les communes du Fauga, Muret, Roques, Portet-sur-Garonne et leurs zones économiques et commerciales localisées autour de l'axe Garonne-A64 qui concentrent les deux-tiers des emplois du Muretain. Il s'agit d'aboutir à une vision d'ensemble économique mais aussi urbaine de ce secteur appelé à se renouveler. Le Muretain souhaite ainsi coordonner les actions et identifier les complémentarités entre les zones et avec le reste de la grande agglomération toulousaine.

Développement du secteur des Bonnets – Clément Ader

La zone des Bonnets-Clément Ader constitue le principal futur secteur de développement économique de Muret, en lien avec la présence de l'aérodrome Muret-Lherm. Sous maîtrise foncière publique, ce secteur est destiné à accueillir à court terme des activités industrielles stratégiques d'envergure nationale nécessitant de grands tènements fonciers. Pierre Fabre a ainsi récemment annoncé déménager ses entrepôts logistiques sur cette zone.

Cette future zone économique doit ainsi permettre d'accroître les zones vitrines nécessaires pour le développement économique du Muretain Agglo.

SYNTHESE

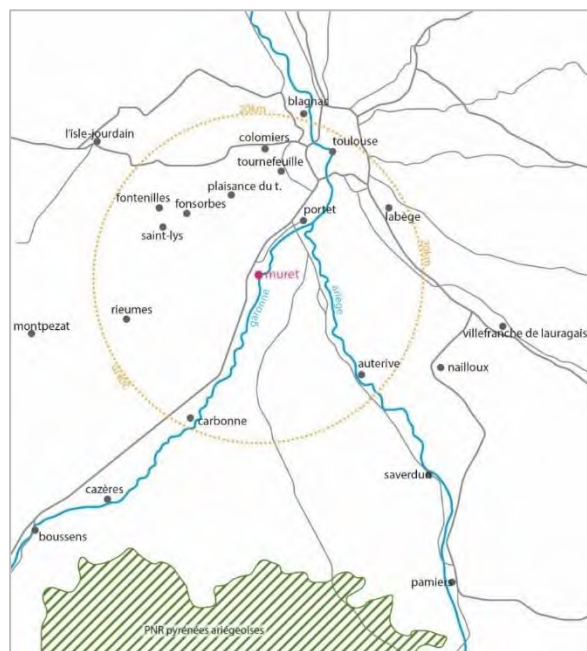
Des grands constats...

Reconnaissance d'un fait urbain (via une palette de fonctions de centralités urbaines, une concentration d'emplois...) et d'un rayonnement au-delà du périmètre de la grande agglomération toulousaine.

Une **ville moyenne** qui joue un rôle structurant au sein de la grande agglomération toulousaine et au-delà (renforcement des marqueurs urbains et du niveau d'équipements).

Un **temps d'accès vers et depuis Toulouse** pénalisant en voiture, mais très performant en train.

Un **pôle d'emplois** à part entière avec quelques « pépites » (Pierre Fabre...), mais sans filières économiques bien identifiées et développées.



...Aux enjeux métropolitains

Mise en exergue du **double rôle** joué par la ville de Muret :

- Rôle en tant que pôle structurant au sein de la grande agglomération toulousaine et au-delà : des fonctions de centralité urbaine à conforter ? Comment conforter la dimension « **ville moyenne** » dans un modèle de développement peut-être plus polycentrique demain ?
- Rôle en tant que **porte d'entrée sud de la grande agglomération toulousaine** : quelle complémentarité / articulation avec Toulouse dans le maillage urbain ? Cela questionne le développement économique, l'enseignement supérieur et la formation, l'« image » à développer...

De ce double positionnement stratégique découlent des questionnements sur :

- L'accueil de population, d'équipements d'envergure, d'emplois, de fonctions métropolitaines... : quelles vocations des entrées de ville, quel dimensionnement pour le centre-ville ? ...
- Les mobilités performantes à l'échelle du Muretain Agglo, vers le sud toulousain et en lien avec la Métropole : quel devenir pour la gare de Muret ? ...

Entrée Ouest

6 communes

2 intercommunalités

14 000 habitants

3 800 emplois

117 000 déplacements
quotidiens (hors flux de
transit)

Le secteur Entrée Ouest s'étend de l'ouest de la commune de Colomiers à la commune de Léguevin et traverse un territoire de six communes à cheval entre Toulouse Métropole et la Communauté d'agglomération du Grand Ouest Toulousain : Colomiers, Pibrac, Brax (Toulouse Métropole), Léguevin, La Salvétat Saint-Gilles et Plaisance-du-Touch (Communauté d'agglomération du Grand Ouest Toulousain).

Le secteur constitue un **territoire vécu**, organisé autour de centres historiques (Léguevin, La Salvétat Saint-Gilles, Brax et Pibrac) et du développement plus récent de zones pavillonnaires. Ces communes de la seconde couronne toulousaine connaissent une attractivité démographique importante en raison de leur proximité avec Toulouse et avec des pôles économiques majeurs de la grande agglomération toulousaine (Blagnac, Colomiers, Tournefeuille notamment).

Par ailleurs, des espaces agricoles et naturels segmentent le secteur et offrent un cadre de vie attractif.

Le secteur constitue également un **territoire économique** grâce à la présence de zones d'activités industrielles, artisanales et commerciales, principalement sur sa partie Est (En Jacca, La Ménude...).

Il constitue enfin un **territoire de flux** du fait de sa position de porte d'entrée ouest de l'agglomération avec la nationale RN124, de la présence de zones habitées (centres-bourgs, zones pavillonnaires et quartiers plus récents), ainsi que de zones à vocation économique et commerciale.



Fig. 26 : Localisation du secteur Entrée Ouest

UN TERRITOIRE VECU

Une urbanisation de seconde couronne d'agglomération

Situé en seconde couronne de l'agglomération toulousaine, le secteur Entrée Ouest présente des **caractéristiques périurbaines**. La première de ces caractéristiques est la croissance démographique intense depuis les années 1960 : chaque commune a ainsi vu sa population multipliée par 10. Ces transformations très rapides ont profondément transformé le paysage, les profils des habitants, les pratiques territoriales...

Les disponibilités foncières du secteur ont ainsi porté la croissance des zones résidentielles. Le parc bâti s'est développé de façon exponentielle autour des centre-bourgs historiques (Léguévin, La Salvétat Saint-Gilles, Plaisance-du-Touch, Brax et Pibrac) et des axes de flux, principalement sous une forme pavillonnaire, et sans toujours assurer la greffe avec les centres-bourgs. La production de ces logements a pendant longtemps été peu diversifiée, répondant principalement à une demande portant sur l'accession à la propriété d'une maison individuelle. Cependant, le parc de logements est en cours de diversification depuis plusieurs années pour répondre aux besoins des habitants (séparations, vieillissement, demande de logements de jeunes adultes...), ce qui amène aussi une diversification des formes urbaines.

Au fil du temps, l'urbanisation du secteur a formé de **véritables continuités urbaines** entre les communes de Brax, Pibrac et Léguévin au Nord et entre les communes de Plaisance-du-Touch et La Salvétat Saint-Gilles au Sud.

Les projets en cours s'appuient sur les capacités foncières du secteur encore très conséquentes et attractives au vu de leur proximité de Toulouse et des principaux pôles économiques de l'ouest. Ces projets vont venir conforter le poids démographique du secteur et sa vocation résidentielle de logements « à destination des familles ».

Des projets résidentiels en cours

Parc de l'Escalette (Pibrac) :
 Sur 48 ha, 400 logements,
 800 habitants, une crèche

Castelnouvel (Léguévin) : Sur
 39 ha, 1 200 logements,
 3 000 habitants, un groupe
 scolaire et un gymnase

Lengel (Léguévin) : Sur 2,5 ha,
 130 logements, 250 habitants



Fig. 27 : Quartier de l'Escalette (©AUAT)

Des espaces naturels et agricoles à protéger et valoriser

Le secteur Entrée Ouest est également marqué par un **important réseau hydrographique**, support d'espaces naturels, et d'une **plaine agricole enclavée** entre la nationale RN124 et la continuité urbaine des villes alentours. Les reliefs marqués créent des perspectives larges sous forme de « terrasses », significatives du secteur.

Au centre du secteur, la plaine agricole marque le passage entre la première couronne et la seconde couronne de l'agglomération. Autrefois majoritaires sur le secteur, les emprises agricoles ont diminué face à la pression foncière et l'attractivité des communes qui les jalonnent. Aujourd'hui, elles accueillent majoritairement des cultures céréalières.

Un dense réseau hydrologique de petits affluents de la Garonne (Aussonnelle, Courbet...) sillonne le territoire, offrant des paysages encaissés et des espaces boisés discontinus sur leurs berges. Ce réseau fin renferme une richesse écologique (malgré des ripisylves souvent dégradées) et paysagère tout en participant à l'alimentation en eau des exploitations agricoles. Son intérêt paysager offre un cadre de vie privilégié au sein de l'agglomération, prisé par les populations locales. Ces espaces sont aussi supports de pratiques de déplacements de proximité ou de loisirs, lorsque les aménagements le permettent.

La forêt de Bouconne, au nord-ouest du secteur, constitue une rupture de l'urbanisation avec une masse boisée importante. Ce massif forestier, réel poumon vert de l'agglomération et réservoir de biodiversité majeur, participe à l'attractivité du secteur en offrant un cadre de loisir et de respiration privilégié aux habitants et promeneurs. La richesse des boisements sur le secteur témoigne également de la présence historique d'un massif forestier bien plus conséquent sur la zone.

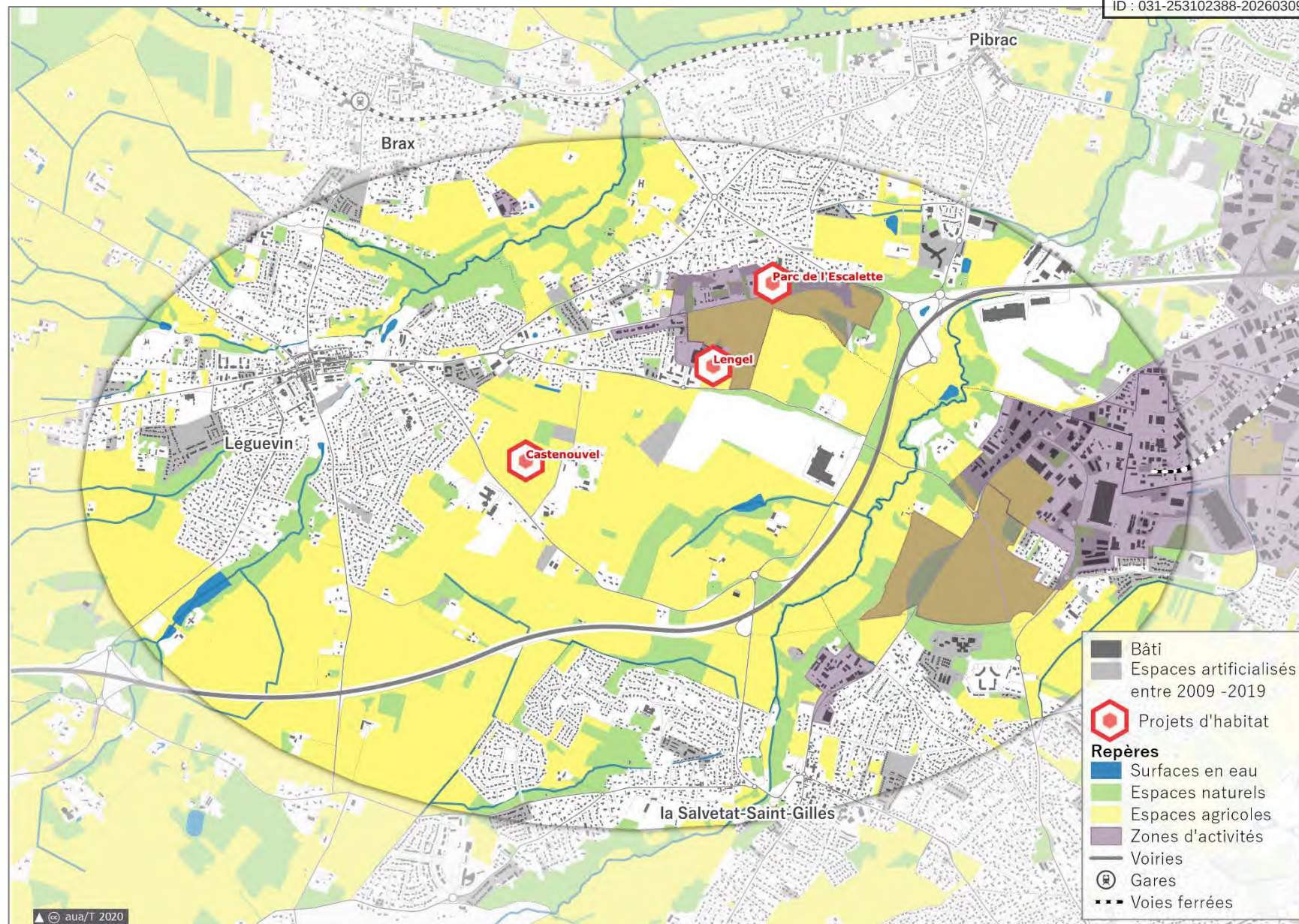


Fig. 28 : Entrée Ouest : un territoire vécu

UN TERRITOIRE ECONOMIQUE

Une économie de logistique et d'industrie

L'est du secteur, autour de la nationale RN124, constitue l'entrée économique ouest de l'agglomération. Celle-ci est principalement composée des zones d'activités économiques d'En Jacca (Colomiers) et, en continuité, de La Ménude (Plaisance-du-Touch), qui profitent d'un dynamisme très important depuis une dizaine d'années. Ces deux zones économiques regroupent ainsi, sur plus de 260 ha, près de 680 entreprises, principalement dédiées à des activités de logistique (Logidis, Transports Eychemme, Airbus Group, DSC...) ou du BTP (Rexel, Knauf-Sud...), conférant au secteur un **statut essentiel de « base arrière » de l'agglomération**.

Néanmoins, des implantations d'autre nature (services, commerces, restaurants, équipements scolaires...) se sont mêlées progressivement aux activités logistiques et industrielles, venant brouiller la lisibilité économique de ces deux zones d'activités. En outre, elles arrivent aujourd'hui à saturation, et souffrent de problèmes d'accessibilité, notamment en heure de pointe. Enfin, ces zones d'activités économiques côtoient des secteurs résidentiels, sans que les interfaces soient particulièrement aménagées pour tous les usages. Ainsi, ces zones font l'objet aujourd'hui de diverses réflexions quant à leur revalorisation, voire leur requalification. À noter que les deux zones sont traversées par une voie ferrée, aujourd'hui déclassée, qui présente un potentiel pour réorganiser les déplacements internes, dans le cadre de ces réflexions.

La ZAC des Portes de Gascogne

La ZAC des Portes de Gascogne s'insère en continuité de la zone d'activités de la Ménude au nord et du bâti résidentiel de la commune de Plaisance-du-Touch au sud. Après avoir fait l'objet d'un projet de centre commercial et de loisirs, ce site de 56 ha reste aujourd'hui au cœur d'importantes réflexions quant à son devenir et à son positionnement économique.

Le Parc de l'Escalette

À la jonction entre Pibrac et Léguevin, sur la commune de Pibrac, le parc de l'Escalette constitue un projet d'envergure de 48 ha. Cette zone accueillera 135 000 m² d'activités artisanales et petites industries le long de la nationale RN124, ainsi qu'un programme immobilier mixte de 28 000 m², au nord de la zone.

La zone économique de Lengel / Mulatié

À la jonction entre Pibrac et Léguevin (sur la commune de Léguevin), la zone économique de Lengel / Mulatié offre un potentiel foncier de 12 ha. Cette zone regroupe principalement des activités commerciales et artisanales et des services à la personne (Super U de Léguevin).

Des pôles commerciaux de proximité

Malgré la présence de la zone commerciale majeure du Perget (Colomiers), l'Entrée Ouest est également dotée de plusieurs **zones commerciales de tailles intermédiaires**, organisées autour d'un supermarché (Super U à Léguevin, Carrefour à Pibrac) et situées en entrée de ville et le long d'axes structurants. Ces pôles se sont développés avec la croissance résidentielle et en réponse aux besoins quotidiens de la population locale, notamment en lien avec les déplacements pendulaires des actifs. Néanmoins, plusieurs centres-bourgs (Léguevin, La Salvétat-Saint-Gilles...) présentent des **signes de fragilité**, avec une vacance significative observée sur les commerces traditionnels témoignant d'une dynamique commerciale qui souffre face à l'offre concurrente des pôles commerciaux d'entrée de ville.

L'exploitation des carrières

Le secteur Entrée Ouest est également marqué par la présence de trois **sites d'extraction de matériaux**. Ces activités de tuilerie et briqueterie, historiquement installées sur le secteur, ont participé à sculpter au fil des décennies un paysage segmenté entre prairies et carrières. Elles participent néanmoins à une spécialisation économique du territoire, mais engendrent de multiples impacts paysagers, environnementaux, mais aussi sociétaux en raison des nombreux flux de camions, notamment sur la nationale RN124.

Une économie présentielle marquée

Le secteur Entrée Ouest, territoire à forte vocation résidentielle, concentre également de **nombreuses activités présentielles** (principalement en dehors des zones d'activités économiques), en réponse aux besoins de ses habitants : services de proximité, activités de santé, paramédical...

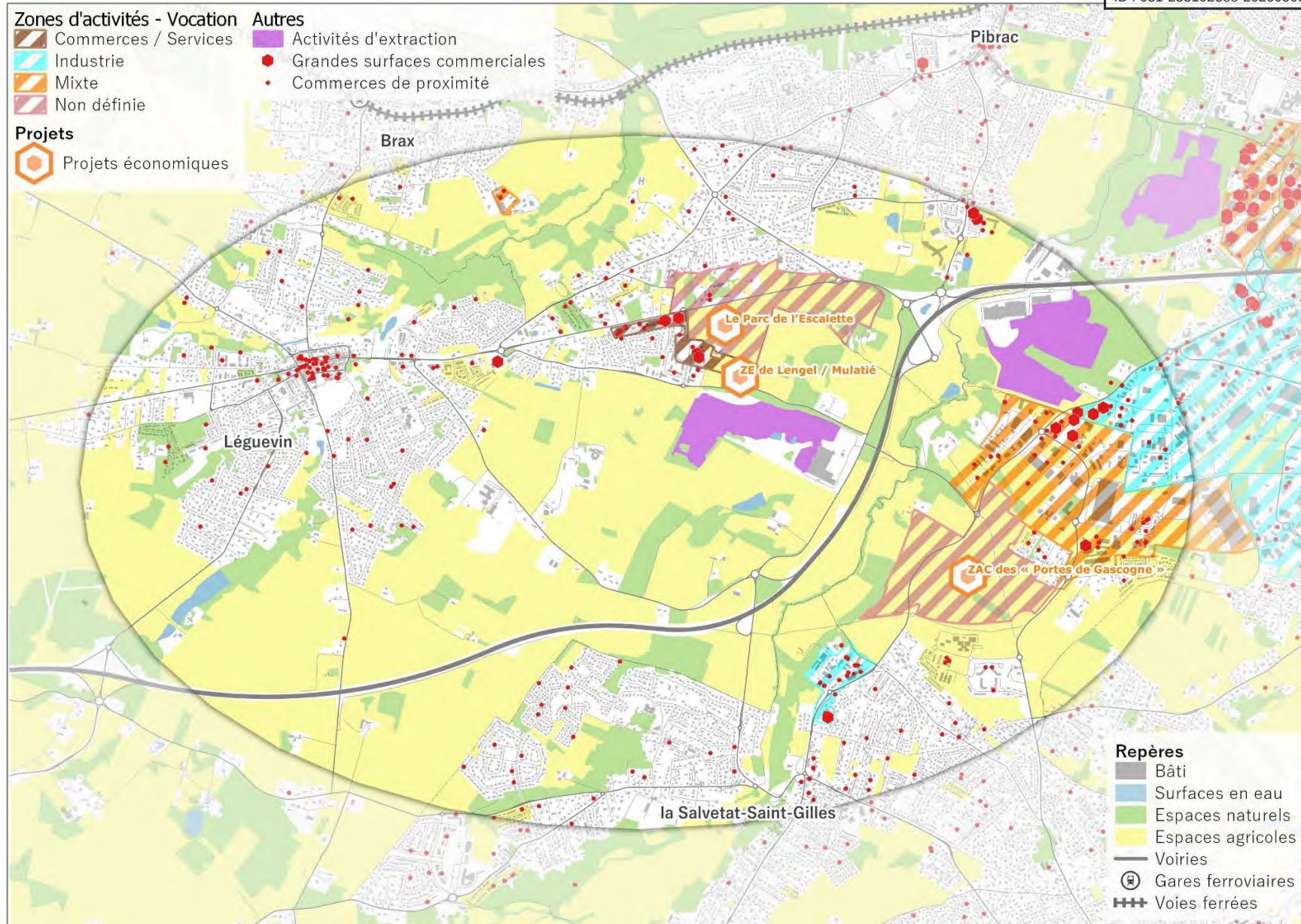


Fig. 29 : Entrée Ouest : un territoire économique

UN TERRITOIRE DE FLUX

Un secteur congestionné par le « tout voiture »

Comme tous secteurs de porte d'entrée de l'agglomération, le secteur Entrée Ouest est marqué par d'importants flux routiers sur ses axes structurants, mais également sur l'ensemble du réseau viaire qui y convergent.

Avec son fort développement résidentiel, le secteur génère près de 117 000 déplacements quotidiens (hors flux de transit). Ces flux, essentiellement pendulaires, se tournent vers les pôles principaux d'emplois du secteur que sont Toulouse et le pôle aéronautique (les deux-tiers des déplacements qui partent/arrivent dans le secteur, sortent du secteur soit pour leur origine, soit pour leur destination). Le moyen de transport principal est l'automobile (80% des déplacements).

La nationale RN124, infrastructure majeure, traverse le territoire, drainant les flux provenant des communes amont et du Gers. Elle est ainsi le support d'un trafic de 60 000 véhicules par jour (DirSO, Ingerop). Cette forte pression automobile engendre une congestion aux heures de pointe, entraînant une imprévisibilité des temps de trajet dans la zone.

Les activités logistiques présentes sur le secteur sont également à l'origine de multiples déplacements routiers poids lourds, impactant la circulation et entraînant de fortes nuisances pour les riverains.

Jusqu'ici peu accompagné par des projets de mobilité, le secteur a vu sa qualité de vie se dégrader au fil des années. Non seulement les temps de parcours se sont allongés et de surcroît, les zones résidentielles subissent de plus en plus les rabattements de flux dans le but d'éviter les axes principaux qui ont aujourd'hui atteint le maximum de leurs capacités aux heures de pointe.

Des transports collectifs et des modes actifs encore trop peu développés

La desserte en transports collectifs du secteur est très faible ; ce mode de déplacement ne représente ainsi que 5% des déplacements du secteur. Seules les communes de Toulouse Métropole et deux communes du Grand Ouest Toulousain (Plaisance-du-Touch et La Salvétat Saint-Gilles) sont desservies aujourd'hui par un réseau de transport collectif urbain. Néanmoins, la Communauté d'agglomération du Grand Ouest Toulousain a transféré sa compétence mobilité à Tisséo Collectivités depuis le 1^{er} janvier 2024, ce qui permettra à terme une couverture de toutes ses communes par son réseau urbain.

L'offre ferroviaire du secteur se concentre au nord du territoire avec la présence de la ligne Toulouse-Auch et des gares de Pibrac et Brax-Léguévin, desservies par 39 trains par jour. Si l'offre ferroviaire reste timidement utilisée par les résidents du secteur avec une moyenne d'environ 1 000 voyageurs par jour, elle constitue néanmoins un potentiel de rabattement vers deux pôles d'échanges multimodaux de l'agglomération (Colomiers-Gare et Toulouse-Arènes).

Enfin, l'organisation territoriale du secteur offre la possibilité à une grande partie de ses habitants de se rendre en moins de 10 minutes à pied ou à vélo dans une centralité urbaine. Néanmoins, la discontinuité du réseau piéton et cyclable (principalement en entrées de villes, aux abords des zones économiques et commerciales et aux abords des voies principales) ne rend pas confortable cette alternative à l'automobile. La marche représente aujourd'hui 26% des déplacements internes au secteur alors que le vélo n'est utilisé que pour 1,5% des déplacements internes, ce qui présente une très grande marge de progression.

La 3^{ème} ligne de métro

Le terminus de la future ligne de métro en gare de Colomiers suscite dès aujourd'hui d'importants enjeux au niveau du secteur Entrée Ouest. Rabattements en modes actifs et en transports collectifs, parkings relais, extension future de la ligne..., toutes ces questions viennent en effet questionner l'avenir du secteur et l'offre à destination d'une population de plus en plus conséquente dans un secteur attractif.

Le Réseau Express Vélo

Un itinéraire du Réseau Express Vélo traversera le secteur Entrée Ouest, le long du tracé ferroviaire présent au nord du territoire. Il permettra de rejoindre les gares de Brax-Léguévin et de Colomiers, en passant par Pibrac. Néanmoins, l'optimisation de l'utilisation des mobilités actives doit être accompagnée par un travail sur le réseau plus fin qui est encore très discontinu sur le secteur. Cela se constate principalement par le manque de connexions avec les zones économiques et les entrées de villes.

Offre/Fréquentation ferroviaire

Gare de Colomiers : 89 trains par jour, 3 300 voyageurs/jour, 37 personnes par train.

Gare de Pibrac : 39 trains par jour, 430 voyageurs/jour, 11 personnes par train.

Gare de Brax-Léguévin : 39 trains par jour, 630 voyageurs/jour, 16 personnes par train.

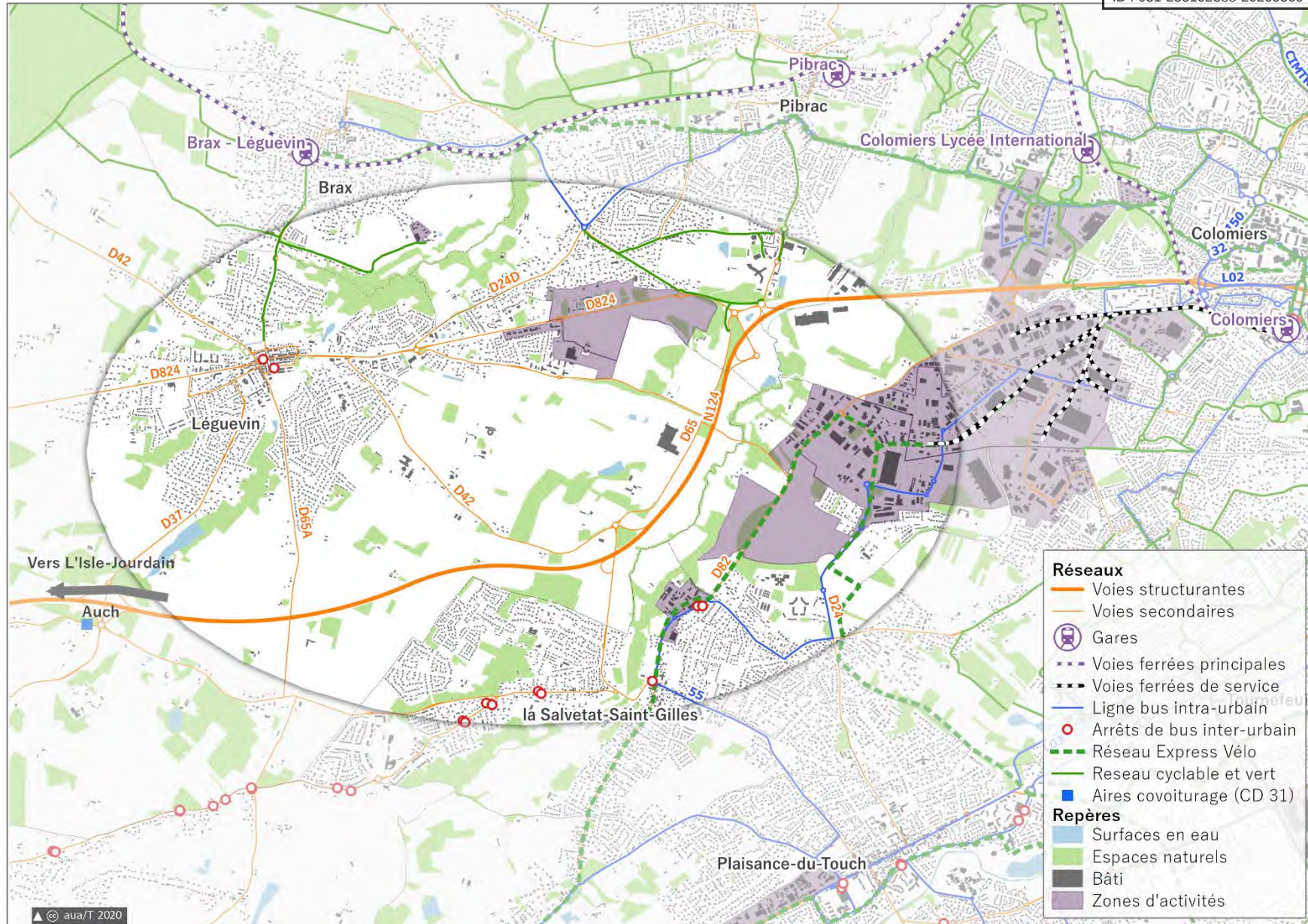


Fig. 30 : Entrée Ouest : un territoire de flux

SYNTHESE

Des grands constats...

Un **secteur résidentiel très attractif** en raison de sa proximité des bassins d'emplois de l'ouest toulousain et de nombreux projets urbains en réflexion.

Une **forte pression foncière** sur les espaces naturels, agricoles et forestiers, pourtant supports d'une activité agricole, de fonctionnalités écologiques majeures et d'un cadre de vie qualitatif.

Un **manque d'organisation et de lisibilité des zones économiques** du secteur (mobilités internes, activités accueillies, vieillissement...) et des problématiques d'insertion urbaine.



...Aux enjeux métropolitains

Accompagnement de l'accueil de population par une offre en équipements et services suffisante et des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle (modes actifs, transports collectifs, rabattements vers la 3^{ème} ligne de métro et les gares...).

Préservation et valorisation de la trame d'espaces naturels et agricoles ainsi que les coupures d'urbanisation et les ouvertures paysagères, en organisant l'urbanisation autour des centralités urbaines.

Optimisation des fonciers économiques par une stratégie supra-communautaire afin de rechercher et développer les complémentarités entre zones économiques voisines.

La ville « aéro »

1^{ère} zone industrielle de l'agglomération toulousaine

Plus de **70 000** emplois

Siège mondial d'Airbus

6^{ème} aéroport français en nombre de voyageurs

5 communes de Toulouse Métropole

Le secteur se situe au nord-ouest de l'agglomération toulousaine, sur les communes d'Aussonne, Beauzelle, Blagnac, Colomiers, Cornebarrieu et Toulouse. Il s'organise autour de l'aéroport Toulouse-Blagnac, se présentant ainsi comme une interface entre l'agglomération au sud, à l'est et au sud-ouest et des espaces agricoles au nord-ouest.

Accueillant le siège d'Airbus et les sièges de nombreuses autres entreprises du secteur aéronautique (grands donneurs d'ordre et sous-traitants), le secteur s'affirme comme un **territoire d'excellence économique** à rayonnement mondial, également doté d'équipements structurants en lien avec cette vocation.

Marqué par l'ampleur de l'infrastructure aéroportuaire et des entreprises qui l'entourent, le secteur se présente comme une **« ville dans la ville »**, un territoire à la fois **morcelé**, séparant les espaces résidentiels et économiques, et **congestionné** par sa dépendance à la voiture.

morcelé, séparant les espaces résidentiels et économiques, et **congestionné** par sa dépendance à la voiture.

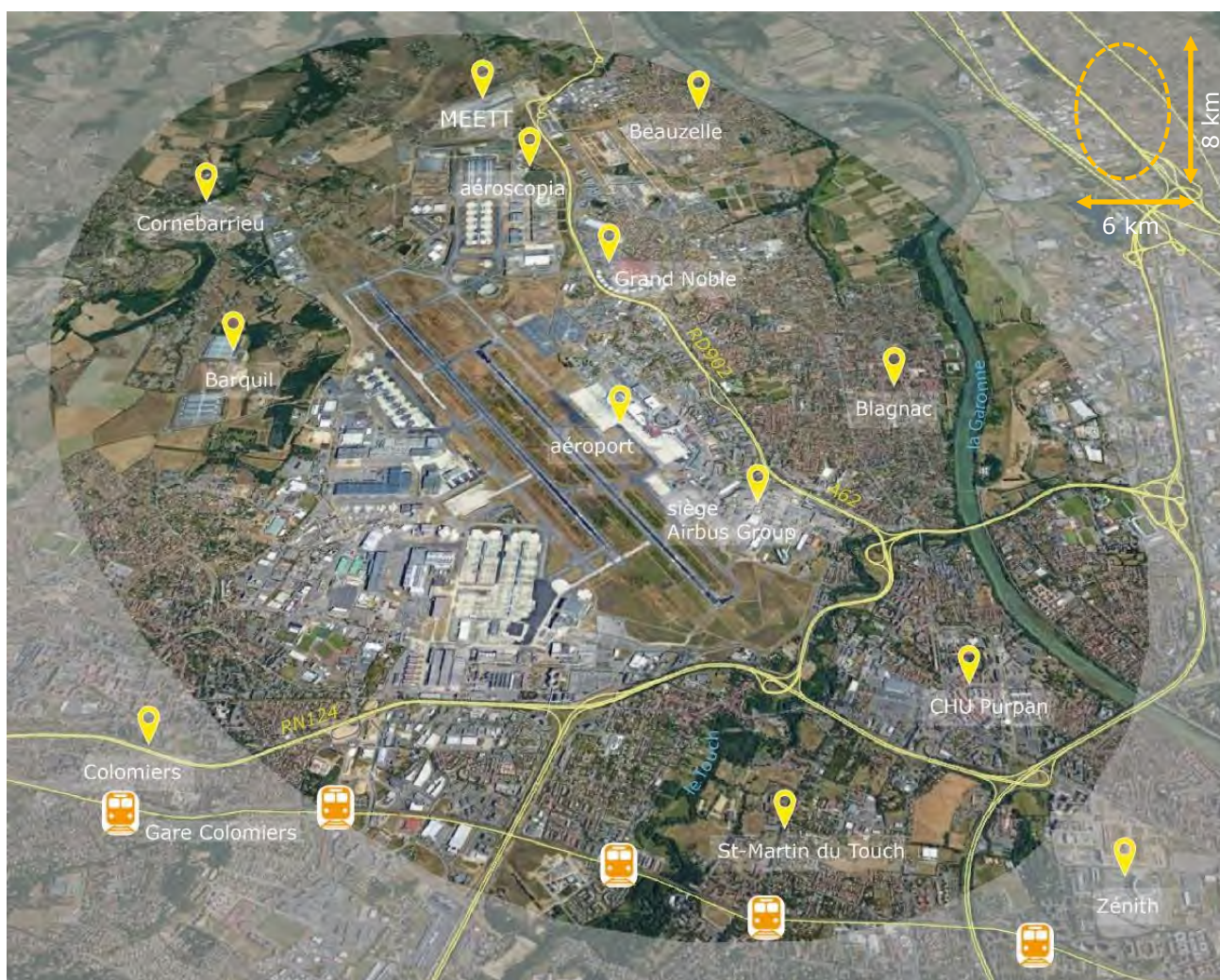


Fig. 31 : Localisation du secteur Ville « aéro »

UN TERRITOIRE D'EXCELLENCE ECONOMIQUE ETENDARD DE L'AEROC

Airbus, moteur de la filière aéronautique

Le développement concomitant des constructeurs aéronautiques et de l'infrastructure aéroportuaire depuis les années 1940 a impliqué la forte spécialisation aéronautique du secteur Ville « aéro ». De sorte que, en accueillant le siège mondial d'Airbus Group, à proximité de l'aéroport international de Toulouse-Blagnac, le secteur se présente comme la **vitrine mondiale de l'agglomération toulousaine**.

Si la présence d'Airbus donne aujourd'hui au secteur son identité aéronautique, elle implique aussi la concentration dans un espace restreint de sièges administratifs et de nombreuses chaînes de production, soit plus de 20 000 emplois directs. Le groupe Airbus, première entreprise du secteur en emplois et espaces industriels et tertiaires occupés, se positionne ainsi comme le principal moteur du secteur. Autour d'Airbus, le secteur est structuré par la présence de grands donneurs d'ordre (Safran, Sopra Steria, ATR, Dassault, Stelia, Technogis, Aerolia...) ainsi qu'un tissu riche de sous-traitants. Cet **écosystème économique**, formé par la concentration d'entreprises et d'emplois, permet aujourd'hui à l'agglomération toulousaine d'accueillir sur son territoire l'ensemble des fonctions de la filière : conception et recherche, formations, aménagement des cabines, peinture, motorisation, assemblage, essais, mise en vol, commercialisation des avions...

D'autres équipements présents dans le secteur renforcent cette identité. Ainsi, les musées Aéroscopia (plus de 200 000 visiteurs par an) et des Ailes anciennes, ou encore les séminaires et événements privés, font de **l'aéronautique un patrimoine toulousain**.

Historique de la ville « aéro »

Années 1930 : Premières usines aéronautiques

Années 1950 : Installation de l'aéroport

Années 1960-70 : Développement de la zone Saint-Martin du Touch et création d'Airbus

Années 1980 : Création de la zone Aéronautique Blagnac

Années 2000 : Aménagement des ZAC Aéroconstellation et Andromède

Inauguration de l'usine Lagardère en 2004 / Plan Power8 en 2007 (réduction des effectifs d'Airbus et concentration sur un site unique)

Années 2010 : Création de la plateforme logistique d'Airbus à Cornebarrieu et inauguration du siège mondial d'Airbus Group en 2016 à Blagnac

L'aéroport Toulouse Blagnac, porte d'entrée du territoire

Avec plus de 7 millions de passagers en 2022, l'aéroport Toulouse-Blagnac se positionne comme le **principal aéroport du grand sud-ouest**. Les aménagements récents des halls passagers ainsi que la croissance et la diversification de l'offre commerciale de l'aéroport ont permis de le placer au niveau des grands aéroports européens.

En sus d'une offre de liaison régulière avec Paris (plus de 3 millions de passagers par an), l'aéroport propose de nombreuses destinations nationales et internationales. La stratégie de l'aéroport vise désormais à **développer les liaisons internationales « point à point »** en minimisant les escales. Cette offre va accroître la fréquentation de l'aéroport pour des motifs tourisme et de loisir et va également développer la destination Toulouse. Ainsi, depuis 2018, le trafic européen et international est légèrement supérieur au trafic intérieur ; les projets d'ouverture de longs courriers vers l'Amérique du nord, le Golfe et l'Asie devraient accentuer cette tendance.

Le MEETT, un centre de conventions et parc des expositions de grande envergure

Inauguré en 2020, le parc des expositions et centre de conventions (nommé MEETT) se présente comme un parc des expositions d'une taille comparable aux centres de congrès des principales métropoles françaises.

En se substituant au parc des expositions, anciennement localisé sur l'île du Ramier à Toulouse, le MEETT vient renforcer la **polarisation de l'économie toulousaine sur le secteur**. En effet, les événements que cet équipement est appelé à accueillir conduiront à une croissance importante de la fréquentation du secteur provenant de l'agglomération, de la région ou d'échelles plus larges, permise notamment par la proximité de l'aéroport.

7 halls modulables

1 centre de conventions et congrès de 40 000 m²

1 million de visiteurs par an attendu

1 exploitant du site : GL events

50 ha aménageables autour

Affirmation d'un pôle hôtelier

L'offre hôtelière toulousaine est marquée par sa forte concentration (75% de l'offre se situe dans les secteurs Toulouse centre et nord-ouest). Le secteur Ville «aéro» est caractérisé par des établissements de grandes capacités et une offre très standardisée répondant aux besoins liés à la présence de l'aéroport, mais aussi à l'important **tourisme d'affaires** émanant des grandes entreprises du secteur.

La proximité de l'aéroport regroupe les principaux projets récents avec la livraison en 2016 de l'Airbus Skyline Hotel, du NH hôtel par ATB en 2018, ou encore la rénovation du Radisson Blu en 2018. Ces projets participent à la diversification et à la montée en gamme du secteur hôtelier dans l'agglomération.

Hilton Garden, nouvelle offre hôtelière autour du MEETT

La livraison au printemps 2021 d'une nouvelle offre hôtelière composée de 295 chambres de 3/4 étoiles et 30 suites de 4/5 étoiles vise à diversifier l'offre hôtelière du secteur et à répondre aux nouveaux besoins créés par le MEETT.

D'autres activités aux marges du secteur

Au-delà des espaces entièrement dédiés à l'aéronautique, plusieurs **zones d'activité mixtes** (le parc aéroportuaire, la zone des Ramassiers, la zone Andromède), associent aux activités aéronautiques, des services, commerces et entreprises d'autres secteurs (ingénierie, électronique, informatique, équipementiers...).

La zone Garossos, aménagée à partir des années 1980, accueille une centaine de sociétés dans les domaines des bâtiments et travaux publics, de l'industrie, des commerces et des services. La livraison du pôle économique lié au MEETT devrait accélérer la **mutation spontanée** et la requalification de cette zone vieillissante.

Enfin, d'autres activités présentes sur le secteur confortent **le nord-ouest comme point d'attraction pour toute la grande agglomération toulousaine** et au-delà tel que le centre hospitalier de Purpan au sud du secteur ou encore les trois pôles commerciaux de Blagnac Grand Noble (l'un des pôles majeurs de la grande agglomération), Colomiers Le Perget et Purpan.

Une filière qui participe à un système local de compétences

La filière aéronautique s'inscrit dans un écosystème qui s'appuie sur des compétences permettant de développer des technologies de pointe dans l'aéronautique, mais aussi vers d'autres produits. A ce titre, cette filière dynamise, avec le spatial, l'électronique automobile et les écoles d'ingénieurs, un **savoir-faire technologique précieux pour diversifier l'industrie toulousaine**.

L'aménagement du secteur dominé par trois grands acteurs

Du fait des grands fonciers et des opérations d'ampleur, l'aménagement du foncier disponible ou mutable du secteur dépend essentiellement de l'intervention de trois acteurs.

Tout d'abord, la **puissance publique**. Historiquement, le développement du secteur s'est fait par le biais de grandes opérations urbaines du sud au nord, reposant sur une maîtrise foncière de longue date mise en place par les collectivités locales. Les communes de Blagnac, Cornebarrieu, Beauzelle, Mondonville, Seilh et Aussonne ont fondé une vision stratégique du secteur : le programme Constellation, à l'origine des zones Aéroconstellation, Andromède et Monges. Cette très grande maîtrise foncière publique, alliée à une vision politique partagée, a permis de donner de la lisibilité à l'avionneur, qui a développé de nouveaux sites. Aujourd'hui, la maîtrise foncière publique est principalement le fait des aménageurs Europolia et Oppidea, sur d'importants fonciers en mutation (en particulier les opérations d'aménagement structurantes autour du MEETT et du quartier Andromède).

Aéroport Toulouse Blagnac, au-delà de sa fonction d'opérateur aéroportuaire, occupe également un rôle d'aménageur sur sa concession, laquelle dépasse le périmètre de l'infrastructure aéroportuaire. En effet, l'entreprise porte l'objectif « *de diversifier ses activités, d'accompagner la filière*

Une importante programmation économique à moyen terme

Autour du MEETT, **le pôle économique** en construction doit permettre d'accueillir, sur près de 275 000 m² de surface plancher, une offre composée de bureaux, commerces, hôtellerie et locaux d'activités.

Les ZAC **Andromède, Saint-Martin-du-Touch** et **Ramassiers**, présentant des programmations mixtes, peuvent accueillir à terme près de 180 000 m² supplémentaires de bureaux.

Au sein de son domaine, **Aéroport Toulouse Blagnac** participe de l'attractivité du secteur. Après le quasi-doublement des surfaces commerciales entre 2016 et 2020, il doit notamment accueillir le projet Sky One sur deux parcelles de 5 000 m² dans le cadre de l'appel à projets « Dessine-Moi Toulouse ».

UNE VILLE DANS LA VILLE, UN TERRITOIRE MORCELE ET CONGESTIONNÉ

Un secteur nord-ouest doublement morcelé

Le secteur Ville « aéro » s'organise selon un **continuum nord-sud de plus de 5 kilomètres infranchissables** (axes routiers majeurs très fréquentés, infrastructure aéroportuaire, vastes zones d'activités fermées). Les connexions est-ouest sont très difficiles, coupant complètement Blagnac et Beauzelle de Colomiers et Cornebarrieu. Par ailleurs, cette organisation met dos à dos zones économiques et zones résidentielles environnantes. **La Ville « aéro » est tournée sur elle-même.**

Autour de l'aéroport, les emprises foncières des grands groupes présents, et en particulier les grands sites d'Airbus, créent également un morcellement interne de la zone économique.

Des axes routiers quotidiennement très saturés

Le secteur Ville « aéro » se situe à proximité de grandes infrastructures routières de l'agglomération toulousaine (nationale RN124, rocade arc-en-ciel, départementales RD901 et RD902) et bénéficie d'une accessibilité routière forte.

Néanmoins, **les accès principaux sont localisés au sud et à l'est.** Par ailleurs, la zone économique se développe vers le nord et la croissance démographique s'intensifie de manière importante au nord de la zone, jusqu'à Montauban. De ce fait, l'accès routier nord, déjà peu capacitaire dans sa configuration, est devenu insuffisant par rapport à la demande croissante.

Enfin, **le réseau secondaire est difficile à développer**, limité par les possibilités de franchissement des grandes infrastructures et par les emprises industrielles et aéroportuaires.

L'organisation routière est donc relativement contrainte face à l'ampleur des flux qui se superposent dans le secteur, engendrant de la congestion sur de larges plages horaires. Une légère et récente diminution du trafic journalier sur la nationale RN124 depuis 2017 est sans doute le fruit du déploiement des offres de covoiturage, de transports collectifs ou encore de l'essor du télétravail.

À noter que l'autosolisme (70% des salariés enquêtés par le club d'entreprises Réussir en 2017) est une pratique encouragée par les très **grandes capacités de stationnements publiques et surtout privées** du secteur.

Les sites d'Airbus : une ville dans la Ville « aéro »

500 ha

2 passerelles privées au-dessus de l'autoroute A621 et de la nationale RN124

7 navettes internes

1 flotte de voitures et vélos de service pour les circulations internes

263 000 déplacements par jour en lien avec la ville aéro dont 220 000 pour y entrer/en sortir (une majorité venant/arrivant des secteurs contigus) et 43 000 en interne

8 déplacements sur 10 en voiture

RN124 saturée aux heures de pointe

A624/RN902 saturées aux heures de pointe

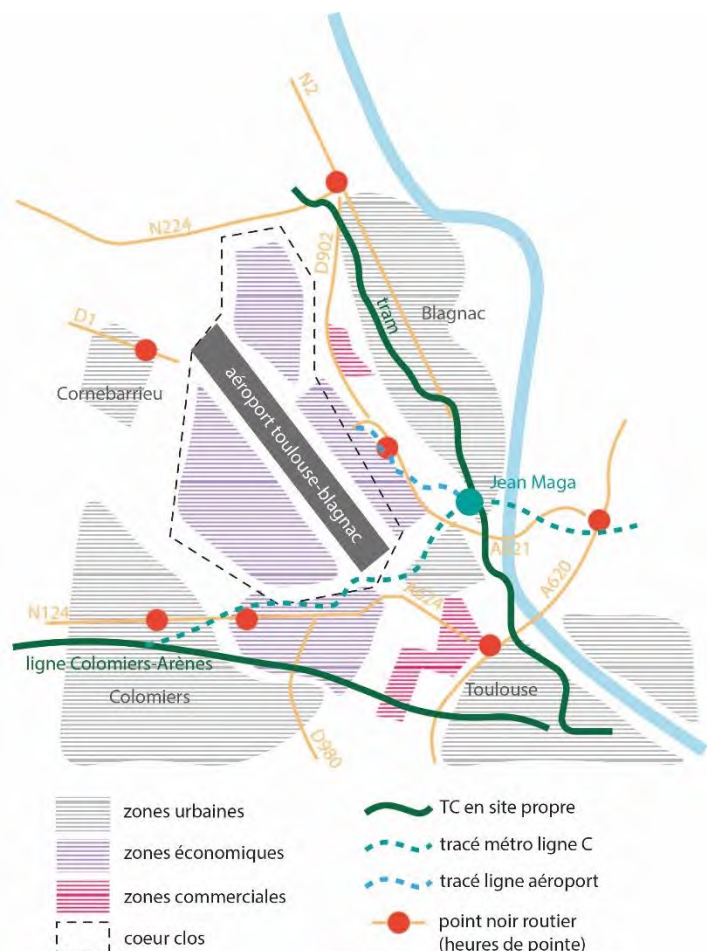


Fig. 33 : Accès et desserte du secteur Ville « aéro »

Une offre multimodale conséquente mais insuffisante

S'agissant des transports collectifs structurants, le secteur bénéficie de la desserte des deux lignes de tramway, de la ligne TER Colomiers-Arènes, du Linéo 2 et de la navette aéroport. La fréquentation de ces lignes est forte et en hausse, voire saturée aux heures de pointe.

Le secteur présente un environnement peu favorable aux mobilités actives (vastes emprises closes, profil routier des voiries). Le déploiement d'aménagements cyclables démontre pourtant que **les modes actifs sont un levier fort pour améliorer les conditions d'accès au secteur**. La piste cyclable « Velasquez » est ainsi la plus fréquentée de Toulouse Métropole. L'usage du vélo entre le domicile et le travail est fortement plébiscité (11% des salariés du site d'Airbus Saint-Martin du Touch) et ne demande qu'à être accompagné pour être amplifié.

Ainsi, le potentiel de report modal en faveur des modes actifs et des transports collectifs pointe la possibilité de faire diminuer le taux d'autosolisme de 10 à 20 points.

Le secteur fait l'objet, à moyen terme, de grands projets de mobilité. Conscients que les transports collectifs ne peuvent néanmoins pas être la seule réponse, les **acteurs publics et privés se mobilisent** autour de solutions complémentaires structurantes (déploiement d'une solution de covoiturage, aménagement de parkings covoiturage, solutions de mobilité servicielle, aménagements cyclables, télétravail...), initiées par le projet Commute.

Une difficile mixité fonctionnelle

Le quotidien des habitants des espaces résidentiels contigus est fortement affecté par le fonctionnement des espaces économiques. Les difficultés de circulation et les nuisances liées à l'aéroport créent un **cadre de vie dégradé** pour les riverains.

Les développements récents et futurs du secteur portent **l'accroissement sensible du nombre d'habitants** (zones d'Andromède, de Saint-Martin du Touch et des Ramassiers qui totalisent la construction de plus de 9 000 logements).

Cela interroge la capacité du secteur à accueillir des habitants et usagers dans de bonnes conditions alors même que **Colomiers et Blagnac sont respectivement la deuxième et la quatrième ville du département** (en nombre d'habitants). La Ville « aéro » est ainsi au contact de ces deux centres-villes ainsi que de ceux des communes de Cornebarrieu et Beauzelle, et son implantation ne facilite pas les liaisons avec et entre ces villes voisines.

Projet Commute – la mobilité, une affaire de gouvernance public-privée

Toulouse Métropole, Tisséo Collectivités et les principales entreprises du secteur se sont engagés dans un projet soutenu par l'Europe (2017-2020) pour expérimenter des actions innovantes de mobilité ainsi qu'un management collaboratif public-privé des mobilités. De nombreuses actions, dont un Plan de Mobilité Interentreprises, sont appelées à être pérennisées et étendues à d'autres employeurs de la zone.

Des projets de mobilité à l'agenda

La 3^{ème} ligne de métro

La troisième ligne de métro reliera, d'ici 2028, les trois principaux pôles économiques de l'agglomération. Le projet doit améliorer l'accessibilité du secteur, via le pôle d'entrée Jean Maga et les stations Airbus Saint-Martin et Airbus Colomiers Ramassiers.

La ligne ferroviaire Colomiers-Arène, entre extension et repositionnement

La Région Occitanie et la SNCF portent, à l'horizon 2025, le doublement d'une partie de la ligne Toulouse-Auch et l'aménagement des gares de Colomiers à L'Isle-Jourdain pour proposer une liaison au quart d'heure avec la station Arènes. Ce projet doit permettre de renforcer la ligne comme maillon de la mobilité ouest de l'agglomération.

Le Réseau Express Vélo

Les six lignes du Réseau Express Vélo à proximité du secteur nord-ouest permettront d'améliorer la connexion du territoire avec le reste de l'agglomération toulousaine.



Fig. 34 : Un territoire morcelé par ses infrastructures et entités foncières

SYNTHESE

Des grands constats...

Un secteur développé par de **grandes opérations**, guidées par une vision partagée, pour accueillir au mieux l'écosystème aéronautique et le développement résidentiel lié.

Un **écosystème économique** qui engage sa diversification (avion du futur) et des sous-traitants qui se diversifient sur des produits finis différents

Un développement du tourisme d'affaires/industriel, en lien notamment avec le MEETT.

Un secteur aujourd'hui « rempli » (fin de l'urbanisation au nord avec le MEETT ?) **et très congestionné** avec un fonctionnement uniquement Nord-Sud, ce qui impacte l'attractivité économique et la qualité de vie.



...Aux enjeux métropolitains

Déploiement d'une **gouvernance public-privé** incontournable pour ressusciter une **vision planificatrice** du secteur sur des sujets majeurs : recyclage du foncier et renouvellement urbain (quid des emprises de stationnement privé ?), intégration de la coulée verte Garonne-Bouconne, développement de plans de mobilité employeurs, maillage en modes actifs du secteur...). A ce titre, le devenir de l'itinéraire grand gabarit et de ses emprises peut être interrogé.

Amélioration de l'**accès nord à l'aéroport**, au regard du franchissement Garonne.

Amélioration des circulations tous modes au sein du secteur (est-ouest notamment).

Rabattement multimodal vers la troisième ligne de métro.

Fleuve et canaux

30 communes

3 intercommunalités

164 300 emplois à 10 min à pied

276 000 habitants à 10 min à pied

La Garonne, son affluent principal l'Ariège, ainsi que le canal des Deux-Mers, sont des axes naturels majeurs qui irriguent du sud au nord la grande agglomération toulousaine. Emblématiques, ils participent d'une **identité commune**.

Axes environnementaux majeurs, ces entités concourent également à la qualité du **cadre de vie** de l'agglomération et à son attractivité, notamment touristique.

Plus spécifiquement, l'imbrication de ces continuités dans le tissu urbain interroge le dialogue entre ces deux milieux, révèle des opportunités et des limites pour le **fonctionnement urbain**.

A la croisée entre considérations environnementales, problématiques de mobilité, multiplicité d'usages et attractivité territoriale, le secteur Fleuve et canaux constitue un territoire d'enjeux métropolitains.

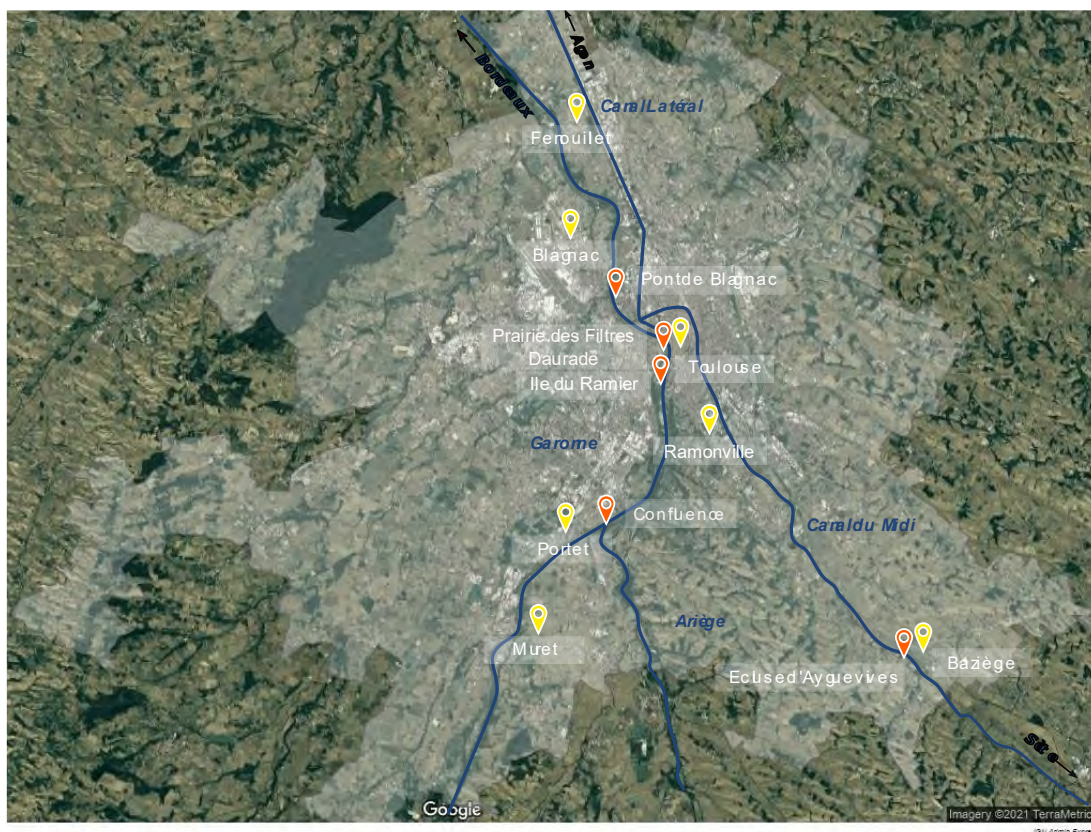


Fig. 35 : Localisation du secteur Fleuve et canaux



Fig. 36 : Fleuve et canaux : un vocabulaire connu de tous

FLEUVE ET CANAUX, SUPPORTS DE MULTIPLES FONCTIONS

Un cadre environnemental pour l'agglomération

La Garonne, l'Ariège et le canal des Deux-Mers sont le **support de corridors écologiques structurants**, tant à l'échelle de la grande agglomération toulousaine qu'à l'échelle du sud-ouest de la France. Les îles, boisements rivulaires, zones humides, anciennes gravières, etc. qui les bordent constituent des réservoirs de biodiversité reconnus et protégés via différents outils réglementaires, notamment au niveau de la confluence de la Garonne et de l'Ariège (Réserve Naturelle Régionale). La traversée urbaine de l'agglomération se traduit néanmoins par un endiguement plus marqué, un amincissement de la ripisylve et une pollution accrue des milieux.

La ripisylve, le long de ces axes, présente des intérêts majeurs : à la fois biologiques (maintien de la biodiversité, filtration des polluants diffus...), physiques (ombrage des cours d'eau, diminuant l'eutrophisation, maintien des berges...) et hydrauliques (frein à l'expansion des crues...).

Plus de la moitié des captages d'eau potable de l'agglomération prélèvent l'eau dans la Garonne, l'Ariège ou le canal des Deux-Mers. Au-delà de l'agglomération, cette ressource est vitale pour de nombreuses populations situées en aval ; **les pollutions engendrées au sein de l'agglomération toulousaine provoquent des incidences bien au-delà de son seul périmètre.**

Enfin, les cours d'eau agissent comme un **régulateur de température**, et ce, malgré des étiages de plus en plus importants, dans un contexte de changement climatique.

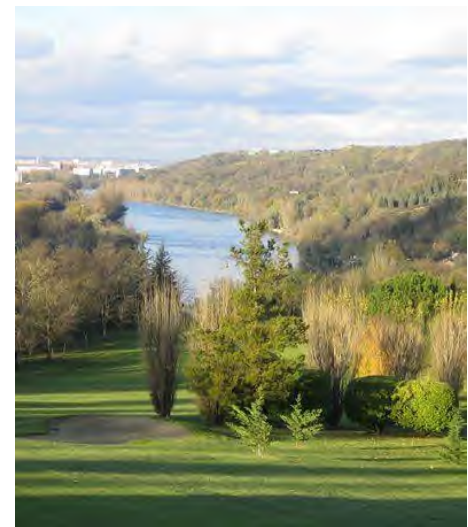


Fig. 37 : La Garonne depuis Vieille Toulouse (©La Dépêche du Midi)

Un espace participant à l'économie de l'agglomération

La Garonne, l'Ariège et les canaux ont été, au cours du temps, des espaces à haute valeur économique exploités de diverses manières : transit commercial pour les canaux, production hydroélectrique et exploitation de granulats pour la Garonne... Certaines de ces activités ont eu des impacts environnementaux et paysagers importants dont les stigmates sont encore visibles aujourd'hui (anciennes gravières...).

Aujourd'hui, ce sont diverses activités économiques qui s'y adossent, à l'image des **activités touristiques, de restauration, de nautisme et de loisirs** qui émaillent tout le territoire. L'agriculture tire également parti de ces cours d'eau (irrigation, implantation traditionnelle d'activités maraîchères en bord de fleuve)...

De plus, de nombreuses entreprises sont implantées dans des zones accrochées à ces linéaires : 165 000 emplois se situent ainsi à proximité immédiate du secteur Fleuve et canaux. Par exemple, l'Oncopole ou le parc technologique du canal profitent de ce cadre pour améliorer la qualité de vie des travailleurs (espaces de nature permettant des déjeuners en plein air, des activités physiques sur la pause méridienne...).

A l'inverse, d'autres activités, bien qu'implantées à proximité du fleuve et des canaux, leur tournent le dos, à l'image des zones d'activités de Toulouse, Aucamville ou Fenouillet intercalées entre la départementale RD820 et la voie ferrée Nord. Bien qu'utilisé pour du tourisme fluvial, le canal des Deux Mers ne fait lui aussi plus office de support d'échanges de marchandises et de personnes. Néanmoins, son potentiel perdure et fait émerger la réflexion sur son utilisation (notamment logistique) avec la présence de grandes zones d'activités aux abords de son linéaire.

Un espace supports de culture et de loisirs

La Garonne, l'Ariège et les canaux offrent de nombreux **espaces de pleine nature et de respiration** pour les habitants de l'agglomération. Les années 1980 ont vu la création d'espaces dédiés aux loisirs situés sur le long de ces linéaires ainsi que de lieux de promenades ou de mobilités aménagés sur leurs berges. Ainsi, de nombreuses bases de loisirs destinées aux pratiques sportives sont « accrochées » à la Garonne (Oncopôle, base de Sesquières, lac de la Ramée...). De même, des événements ou festivités s'établissent sur leurs berges ou à proximité à l'image du Rio Loco sur la Prairie des Filtres. Les guinguettes, pontons d'avirons, pistes cyclables... émaillent également le territoire, favorisant les liens entre les habitants de l'agglomération et ces cours d'eau.

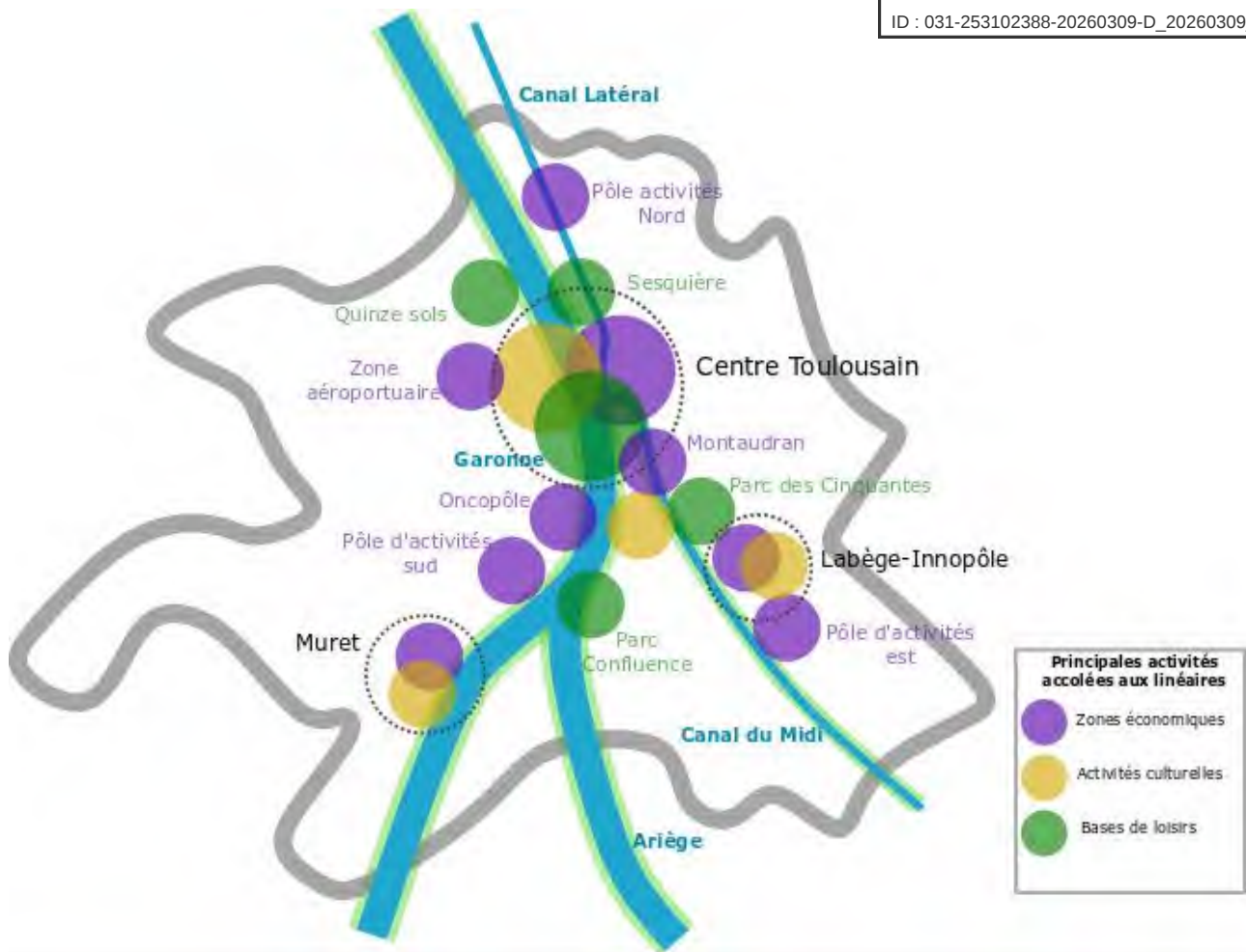


Fig. 38 : Activités accolées au secteur Fleuve et canaux

FLEUVE ET CANAUX, DES ESPACES URBAINS ET PAYSAGERS D'ENJEUX

Une urbanisation accrochée aux cours d'eau

Le positionnement géographique de Toulouse est historiquement lié à la présence de la Garonne. Le noyau urbain présent au sein d'une boucle du fleuve lui a permis de devenir un lieu d'échanges et de commerce à l'origine de l'extension et de la richesse de la ville.

Les travaux menés sur le fleuve et les canaux avant le 20^{ème} siècle ont eu pour but de favoriser le commerce fluvial et d'endiguer les crues (création du canal de Brienne, du canal latéral à la Garonne, des quais de Garonne). Les villes se sont développées le long de ces infrastructures.

Dans les années 1960, la montée en puissance du ferroviaire puis de l'automobile a marqué le déclin de l'économie fluviale. La Garonne, l'Ariège et les canaux sont devenus des éléments à maîtriser, à dévier, voire à effacer. Le lit de la Garonne s'est ainsi vu entouré de digues en béton. Un projet de voie rapide sur le canal du Midi a même été imaginé en cœur de ville.

Les années 1980 ont vu un regain d'intérêt pour les espaces fluviaux au sein de l'agglomération. Divers aménagements ont alors été conçus afin de valoriser ces espaces : berges, cheminements et promenades, parcs... Lors de la décennie suivante, cette dynamique s'est poursuivie avec l'éradication de la voiture le long des berges et anciens ports, ainsi que la classification du canal du Midi au patrimoine mondial de l'UNESCO en 1996.

Depuis les années 2000, les politiques de valorisation de ces espaces se succèdent avec pour objectifs la valorisation des paysages, la protection des équilibres naturels et la mise en place d'espaces verts (Plan Garonne, Plan Canal, Grand Parc Garonne...). La mise en valeur des espaces fluviaux se matérialise par le développement de pôles de loisirs et de détente, la redécouverte de la nature en ville, mais aussi par la mise en valeur du patrimoine architectural et la reconversion d'édifices importants (espace Bazacle, Théâtre Garonne, Dôme de la Grave...). Fleuve et canaux, un temps oubliés, sont aujourd'hui des lieux conviviaux pleinement intégrés dans la vie quotidienne. Ces politiques sont cependant menées aujourd'hui à une échelle intercommunale, voire communale, ne permettant pas de valoriser ces axes dans la vie de l'agglomération, à leur juste mesure.

Cette dynamique de requalification des liens unissant quartiers et fleuve se poursuit notamment au travers de projets de renouvellement urbain, comme au centre-ville de Muret ou autour de la future station de métro Jean Maga à Blagnac. Le potentiel de réaménagement des berges reste néanmoins encore très fort.

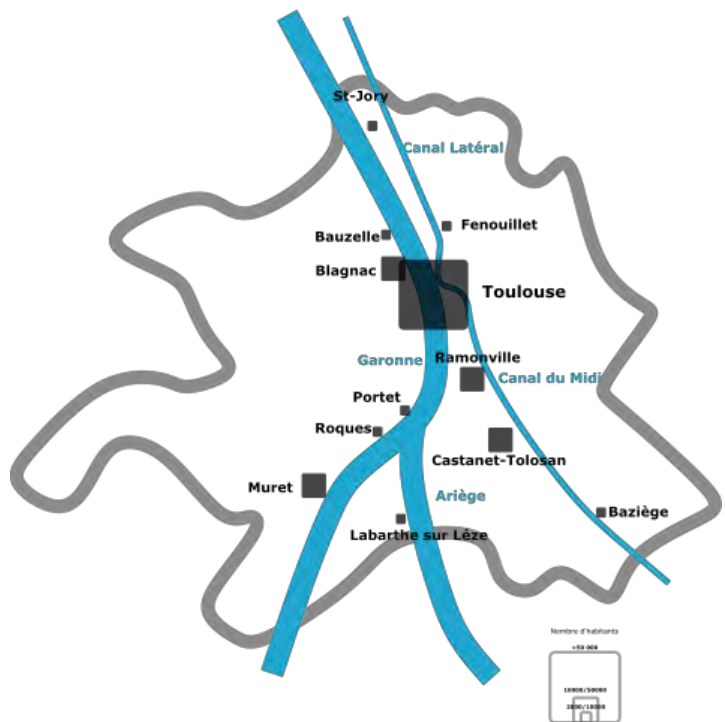


Fig. 39 : Fleuve et canaux, supports de l'armature urbaine

Renouvellement urbain à Jean Maga

Avec l'arrivée de la 3^{ème} ligne de métro, une démarche de projet territorial le long de son linéaire a été lancée au travers de la réalisation d'un pacte urbain. Le quartier Jean Maga à Blagnac, situé aux abords de la Garonne et déjà équipé d'une station de tramway, connaîtra un véritable renouvellement urbain en lien avec la création d'une station de métro. Ce sont ainsi 680 logements et 200 emplois qui seront créés dans la zone d'ici 2030. Le pacte urbain affiche, pour ce quartier, l'objectif de préserver, conserver et valoriser les espaces naturels et patrimoniaux présents, et notamment la Garonne.

Projet Grand Parc Garonne

Depuis 2015, Toulouse Métropole a engagé un projet urbain autour de la Garonne avec la volonté de reconquérir le linéaire de 32 kilomètres la sillonnant en son cœur. A travers son plan guide, la métropole porte l'ambition de développer les cheminements doux, de valoriser le patrimoine naturel et bâti et de renforcer les usages liés à l'eau. Pour cela, trois grands espaces font l'objet de restructuration et de valorisation (Garonne aval, Toulouse centre et l'île du Ramier). Le projet urbain toulousain entend remettre en valeur ces grandes artères naturelles et en faire des lieux patrimoniaux, naturels et de loisirs à part entière.

Un bien commun patrimonial et paysager

Au sein de la plaine toulousaine, la Garonne, l'Ariège et les canaux autorisent un recul paysager sur les espaces urbanisés et leur patrimoine. Dans l'agglomération, la Garonne offre des physionomies diverses où se lit l'histoire de Toulouse et celle de ses **relations au fleuve**.



Fig. 40 : Séquences paysagères autour de la Garonne, de l'Ariège et des canaux

La **séquence Garonne Amont**, séquence « sauvage », est marquée par la confluence avec l'Ariège et des rives dissymétriques. La rive gauche accueille une vaste et large plaine qui accueille plusieurs bourgs (Portet-sur-Garonne, Roques...), de grandes zones agricoles et de vastes zones économiques et commerciales. La rive droite, beaucoup moins artificialisée, apparaît comme un **poumon vert** en forme de presqu'île avec l'Ariège, et est contrainte géographiquement par les coteaux.

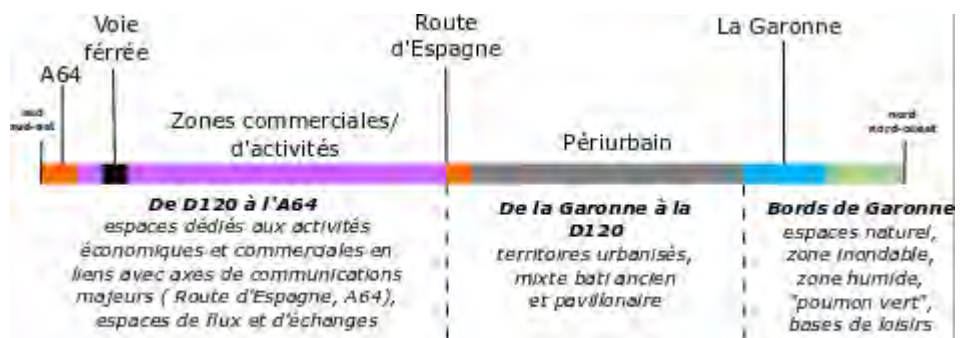


Fig. 41 : Séquence Garonne - Abords Portet

Au sud-est de l'agglomération, le **canal du Midi** constitue une organisation structurée et capable de générer une forte identité constante sur l'ensemble de son cours grâce à un patrimoine paysager et bâti commun (écluses, platanes, chemins de halage...). Le canal du Midi s'écoule au milieu de paysages ruraux, épaulés de coteaux et morcelés de bourgs où se juxtaposent, en parallèle, des infrastructures majeures (autoroute A61, voie ferrée...). En se rapprochant du centre urbain, l'urbanisation se fait plus dense à ses abords.



Fig. 42 : Séquence Canal du Midi - Abords Castanet-Tolosan

Dans le **centre urbain**, les espaces fluviaux s'accompagnent d'éléments urbains qui font l'histoire et l'identité de Toulouse (dôme de l'hôpital de la Grave, prairie des Filtres, anciens ports de La Daurade...). Ce patrimoine bâti est souligné par la présence des platanes le long des rives. Les ponts de Toulouse offrent des points de vue sur le cours et les berges du fleuve. Les digues les plus anciennes, constituées par les quais en centre historique, ont créé un paysage mettant en scène la ville, tout en remplissant leur fonction de protection des riverains (canaux, cours Dillon, quai de Tounis, promenade Henri Martin...).

D'autres lieux conservent leur appartenance à cet esprit spécifique. C'est le cas des ports ou des lieux où le patrimoine bâti du canal s'impose (autour des écluses), étant directement liés à l'activité propre à la navigation sur le canal et indispensable à sa vie (l'écluse et la maison éclusière Saint-Pierre par exemple) ou encore le canal de Brienne qui s'ouvre comme une bulle verte au milieu des allées urbaines.

Néanmoins, plusieurs exemples sont caractéristiques de la **perte d'identité des canaux au profit de la ville environnante** : le port de l'Embouchure, noyé au milieu du nœud urbain, ou encore l'encaissement du canal du Midi et sa valorisation qui demeure très ponctuelle.

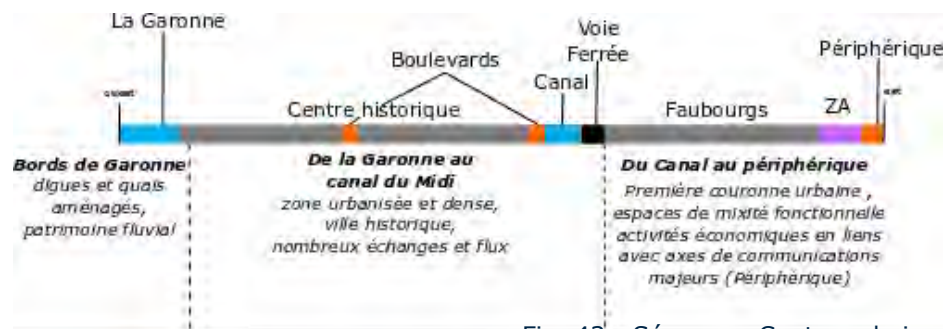


Fig. 43 : Séquence Centre urbain

La **séquence Garonne aval** marque le retour à un espace de libre divagation du fleuve où se situent de nombreux bras morts, constituant autant de zones humides et grands espaces de nature. Les boisements des berges redeviennent continus, mais globalement peu épais, tandis que les nombreux ramiers font ici partie intégrante de l'identité régionale (bois de Lombardil à Fenouillet par exemple). Cet espace se caractérise également par la présence de zones de loisirs (Sesquières, Quinze sols).

Le canal latéral à la Garonne présente un tracé quasi-rectiligne tout au long de sa traversée du territoire.

L'**ambiance paysagère qui s'en dégage est très hétérogène**, d'autant que son environnement immédiat apparaît moins qualitatif que pour le canal du Midi. Les berges sont en effet tout aussi bien longées par des zones agricoles ou naturelles (Saint-Jory, Fenouillet en rive gauche) que par des zones aux fortes contraintes, notamment des emprises foncières viaires, ferrées ou économiques (Lespinasse, Fenouillet, Toulouse en rive droite).

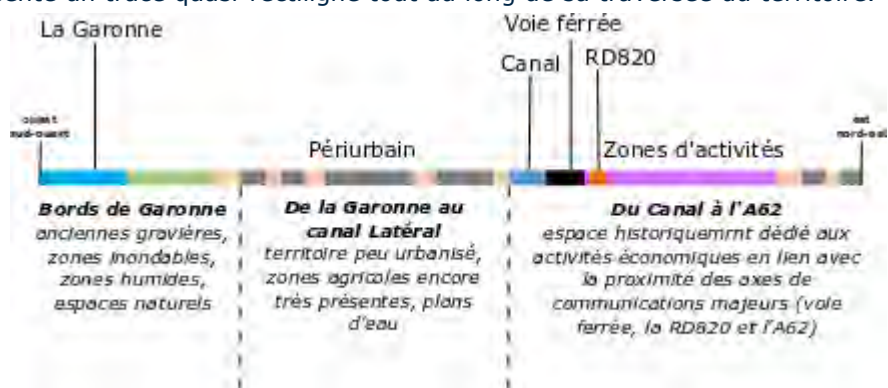


Fig. 44 : Séquence Garonne aval - Abords de Fenouillet

FLEUVE ET CANAUX, VECTEURS DE MOBILITES

La Garonne, l'Ariège et les canaux se retrouvent aujourd'hui dans le fonctionnement urbain **autant comme une contrainte de franchissement que comme une opportunité de mobilité.**

Un réseau de voies d'eau support de mobilités

Si la navigation s'est étiolée au fil du temps sur la Garonne et les canaux, la plaine de la Garonne et de ses affluents sont devenus le **lieu d'implantation préférentielle des infrastructures routières et ferroviaires**, qui marquent structurellement l'agglomération par leur **orientation essentiellement nord-sud**. Au sein de la ville de Toulouse, ce sont les boulevards qui s'organisent le long des canaux et sont devenus le support des flux pénétrants et internes.

Ces axes de communication participent des relations avec les territoires proches (Montauban, Carcassonne, Carbone...) mais aussi avec Paris au nord et l'Espagne au sud. Au-delà de ces échanges avec l'extérieur, ces réseaux participent de l'organisation et de l'armature territoriale interne de l'aire toulousaine en étant les supports des mobilités du quotidien.

Les itinéraires piétons et cycles se sont développés, notamment sur les emprises des anciens chemins de halage nécessaires jadis au commerce fluvial. Fleuve et canaux jouxtent, par ailleurs, de nombreuses gares, induisant un fort potentiel multimodal...

Une contrainte de franchissement

Fleuve et canaux présentent néanmoins des contraintes de franchissement. Ainsi, entre Noé, en amont de l'agglomération toulousaine, et Ondes en aval, quatorze franchissements routiers de la Garonne existent, dont neuf sur le territoire de l'agglomération. Ceci a pour effet, dans un contexte récent de périurbanisation, de rabattre sur l'agglomération les nombreux flux transversaux et de participer à l'encombrement du périphérique aux heures de pointe. Ce constat s'applique au Sud où seules les communes de Muret, Roques et Portet-sur-Garonne, centres historiques, disposent d'un pont, mais **plus fortement au Nord**, où le seul franchissement existant est situé à Gagnac-sur-Garonne alors que la principale zone d'emplois de l'agglomération rayonne également sur le secteur nord de l'agglomération.

Pour pallier ces obstacles, des infrastructures transversales sont en cours de réalisation, à l'image du téléphérique urbain sud ou du projet de franchissement au nord de la Garonne.



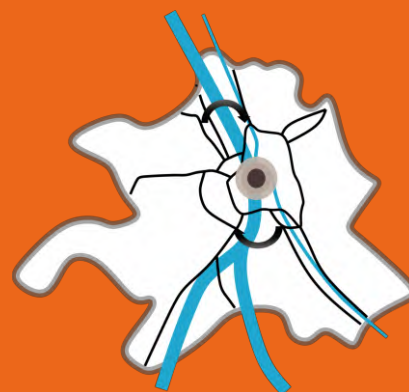
Fig. 45 : Pont-canal des Herbettes (©DDT 31)

Le téléphérique (Téléo)

Le téléphérique urbain sud permet, depuis 2022, de relier, par les airs, l'Oncopole à Rangueil en dix minutes (contre 40 minutes en voiture). Il sera complété, à chacun de ces terminus, par deux autres maillons en bus. Son franchissement de la Garonne a pour but de faciliter les déplacements de cette zone et de réduire la congestion du périphérique sud.

Le franchissement « Nord »

La construction d'un pont sur la Garonne au nord de l'agglomération figure parmi les projets routiers prioritaires dans le cadre du Plan d'aménagement des Routes Métropolitaines (PARM). Il prévoit, à horizon 2025, une prolongation de la Voie Lactée, qui dessert actuellement Blagnac et le MEETT, en direction de l'autoroute A62. Ce projet a été récemment complété par une étude de passage entre Fenouillet et Blagnac, uniquement en transports collectifs et modes actifs.



Cyclotourisme et tourisme fluvial, deux filières en plein essor

L'inscription du canal du Midi au patrimoine mondial de l'UNESCO en 1996 ainsi que son rôle de lien entre l'Atlantique et la Méditerranée (avec le canal latéral à la Garonne) en fait un site touristique majeur en France (réseau hydrologique le plus fréquenté de France selon une étude de Voie Navigable de France de 2019). En 2020, ce sont ainsi 71 000 touristes fluviaux qui ont emprunté le canal du Midi sur l'ensemble de son linéaire pour des retombées économiques avoisinantes les 70 millions d'euros (Chambre de Commerce et d'Industrie d'Occitanie). Séquencés de nombreux ports de plaisance, d'entreprises de locations de bateaux ou encore de péniches hôtels ou restaurants, l'économie liée au tourisme fluvial est aujourd'hui bien installée le long des linéaires mais se heurte parfois à des installations peu prévues à une pratique soutenue.

Le cyclotourisme est également un secteur en pleine expansion. La grande agglomération toulousaine compte sur son territoire deux itinéraires classés au schéma national des vélos routes et voies vertes : voie verte « canal des deux mers » et vélo route « parcours cyclables de la Garonne ». Tombé un temps en désuétude durant les années 2000, ce mode touristique est de nouveau sollicité par de nombreux pratiquants. Les pouvoirs publics l'ont saisi avec notamment la mise en place d'un schéma départemental des voies vertes et vélo routes. Des liaisons existent déjà le long du canal des deux mers, mais aussi le long de la Garonne (une portion reste à finaliser au sud de Toulouse). Par ailleurs, les pistes cyclables prévues dans le cadre du réseau express vélo viendront compléter ce maillage sur le territoire.

La présence de divers patrimoines bâti et naturel constitue de véritables leviers au développement de ces deux secteurs touristiques. Néanmoins, de nombreuses adaptations et valorisations restent à effectuer afin d'offrir aux visiteurs un parcours adapté (signalétique, liaisons vers les centres-bourgs, équipements, mobilier...).

Le Réseau Express Vélo

Le futur Réseau Express Vélo est un projet multipartenarial adopté en 2019 et piloté par Tisséo Collectivités et associant le Département, la Région et les collectivités concernées. Cette colonne vertébrale cyclable sera composée de 13 lignes express vélo, dont certaines s'appuient sur les anciens chemins de halage des canaux et sur le continuum de digues le long de la Garonne.

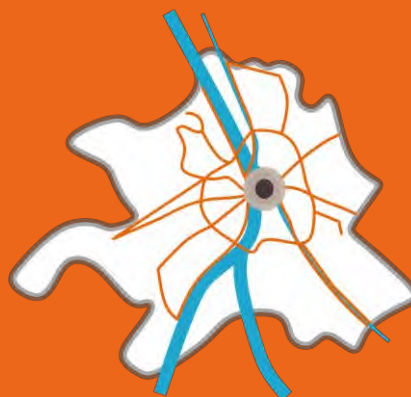


Fig. 46 : Réseau cyclable touristique et de loisirs de la Haute-Garonne (©Conseil Départemental de Haute-Garonne)



Fig. 47 : Canal du midi, support d'activités touristiques (©Nature Occitanie)

SYNTHESE

Des grands constats...

Des **linéaires supports majeurs de multiples fonctions** (mobilités, économiques, environnementales, loisirs).

Une **urbanisation historiquement structurée** autour de ce réseau hydrographique.

Des **dynamiques récentes** autour de ces linéaires qui traduisent un regain d'intérêt et d'usages depuis une dizaine d'années.

Fleuve et canaux participent d'une **identité commune** au territoire de la grande agglomération, mais insuffisamment mise en valeur.



...Aux enjeux métropolitains

Promotion de la Garonne, de l'Ariège et des canaux comme des **biens communs de la grande agglomération toulousaine** nécessitant une vision et une stratégie partagées (préservation, valorisation, mise en tourisme) :

- Conservation, accompagnement et développement d'une **économie des « cours d'eau »** (agriculture, navigabilité, tourisme, culture, hydraulique...) participant au rayonnement de l'agglomération toulousaine.
- **Amélioration de l'accès à tous à ces cours d'eau** : points de vue, porosités, mise en réseau des espaces de nature, amélioration des abords, continuités...

Des enjeux métropolitains communs

L'analyse de ces sept territoires permet de préciser les enjeux métropolitains qu'ils recoupent et impliquant une prise en compte spécifique dans le cadre des travaux de la deuxième révision du SCoT :

- **Enjeux de confortement et d'affirmation des fortes spécificités de chaque territoire** : des territoires à enjeux métropolitains porteurs de la diversité de l'agglomération dans ses marqueurs métropolitains et son rayonnement (une complémentarité et des particularités à maintenir).
- **Enjeux fonciers** en lien avec la disponibilité foncière et les mutations foncières à engager.
- **Enjeux de grande accessibilité** via des infrastructures structurantes (franchissement Garonne, ligne à grande vitesse et aménagements ferroviaires du nord de Toulouse, échangeurs...).
- **Enjeux d'accroche au réseau de transports collectifs structurants et de cohérence urbanisme-mobilités** : des capacités d'accueil interrogées au regard de la faible desserte en transports collectifs de certains secteurs.
- **Enjeux de coopérations et de gouvernance**, à la fois interterritoriales et public-privé, sur les programmes et l'aménagement de certains secteurs pour organiser la cohérence.

Table des illustrations

Fig. 1 : Rapports de compatibilité et de prise en compte vis-à-vis du Schéma de Cohérence Territoriale de la grande agglomération toulousaine	5
Fig. 2 : Les sept territoires à enjeux métropolitains	6
Fig. 3 : Localisation du secteur Entrée Nord	7
Fig. 4 : L'Entrée Nord : un territoire à vocation économique et en particulier logistique	9
Fig. 5 : L'Entrée Nord : un territoire difficilement franchissable d'Est en Ouest	10
Fig. 6 : L'Entrée Nord : un territoire segmenté Est-Ouest et séquenté Sud-Nord	11
Fig. 7 : L'Entrée Nord : un territoire de flux contraints	13
Fig. 8 : Localisation du secteur Sud-Est	15
Fig. 9 : Le secteur Sud-Est : un catalyseur d'innovation	16
Fig. 10 : Le Minotaure et la Halle de la Machine (© Oppidea)	18
Fig. 11 : Le Secteur Sud-Est : un quartier habité et pratiqué	19
Fig. 12 : Le Secteur Sud-Est : un territoire fracturé	21
Fig. 13 : Localisation du secteur Portet-Francazal	23
Fig. 14 : Le secteur Portet-Francazal : un territoire à vocation économique	24
Fig. 15 : La navette autonome d'Easymile (©Toulouse Métropole) et la zone économique de Francazal (©AUAT)	25
Fig. 16 : Zone aéroportuaire de Francazal : une enclave dans le tissu urbain (©AUAT)	26
Fig. 17 : Manifestation dans le quartier de Saint-Simon en juin 2019	26
Fig. 18 : Le secteur Portet-Francazal : un territoire d'interfaces entre habitat et activités économiques	27
Fig. 19 : Gare de Portet-Saint-Simon (©AUAT)	28
Fig. 20 : Le secteur Portet-Francazal : un territoire de flux	29
Fig. 21 : Localisation du secteur Muret	31
Fig. 22 : Parvis de l'hôtel de ville (©OTCE) et allées Niel à Muret (©AUAT)	32
Fig. 23 : Muret : une concentration de services et équipements répartis entre centre-ville et entrées de ville	33
Fig. 24 : Muret et sa desserte routière et ferroviaire	34
Fig. 25 : Carte de l'arrondissement de Muret, début 20 ^{ème} siècle	36
Fig. 26 : Localisation du secteur Entrée Ouest	39
Fig. 27 : Quartier de l'Escalette (©AUAT)	40
Fig. 28 : Entrée Ouest : un territoire vécu	41
Fig. 29 : Entrée Ouest : un territoire économique	43
Fig. 30 : Entrée Ouest : un territoire de flux	45
Fig. 31 : Localisation du secteur Ville « aéro »	47
Fig. 32 : Les vocations économiques et leurs occupations spatiales	50
Fig. 33 : Accès et desserte du secteur Ville « aéro »	51
Fig. 34 : Un territoire morcelé par ses infrastructures et entités foncières	53
Fig. 35 : Localisation du secteur Fleuve et canaux	55
Fig. 36 : Fleuve et canaux : un vocabulaire connu de tous	55
Fig. 37 : La Garonne depuis Vieille Toulouse (©La Dépêche du Midi)	56
Fig. 38 : Activités accolées au secteur Fleuve et canaux	57

Fig. 39 : Fleuve et canaux, supports de l'armature urbaine	
Fig. 40 : Séquences paysagères autour de la Garonne, de l'Ariège et des canaux	59
Fig. 41 : Séquence Garonne - Abords Portet	59
Fig. 42 : Séquence Canal du Midi - Abords Castanet-Tolosan.....	60
Fig. 43 : Séquence Centre urbain	60
Fig. 44 : Séquence Garonne aval - Abords de Fenouillet	60
Fig. 45 : Pont-canal des Herbettes (©DDT 31)	61
Fig. 46 : Réseau cyclable touristique et de loisirs de la Haute-Garonne (©Conseil Départemental de Haute-Garonne).....	62
Fig. 47 : Canal du midi, support d'activités touristiques (©Nature Occitanie)	62

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

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