

Schéma de Cohérence Territoriale de la Grande Agglomération Toulousaine

Diagnostic

Document de travail

Version du 1er mars 2024

Suivi des modifications

Version	Date	Destinataires	Evolutions
V1	8 juillet 2019	Groupe technique	-
V2	10 février 2020	Techniciens des EPCI	Prise en compte des remarques du Groupe Technique
V3	1 ^{er} juin 2021	Elus du territoire	Partage des enjeux avec le Groupe Technique Prise en compte des remarques du SMEAT et des techniciens des intercommunalités
V4	1 ^{er} mars 2024	Grand public	Prise en compte des remarques des personnes publiques associées Actualisation avec les dernières données disponibles Actualisation en lien avec la loi Climat et Résilience et ses décrets d'application Intégration de la commune de Fontenilles

Sommaire

LE SCOT : UN DOCUMENT DE REFERENCE POUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE.....	5
Les documents du SCoT et leur contenu	5
Les plans et projets auxquels s'impose le SCoT	6
Le diagnostic et l'état initial de l'environnement.....	7
INTRODUCTION.....	8
1. Carte d'identité du territoire	9
1.1. Le SMEAT, Syndicat Mixte du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine	9
1.2. Les intercommunalités membres de la grande agglomération	10
2. La planification dans la grande agglomération toulousaine	15
2.1. 40 ans de planification stratégique.....	15
2.2. La planification locale	16
PARTIE 1 LES MARQUEURS DE L'ATTRACTIVITE TOULOUSAINE.....	17
1. Le rayonnement toulousain.....	18
1.1. Une métropole du Sud-Ouest	18
1.2. Une métropole attractive	22
1.3. Une métropole régionale accessible.....	26
1.4. Enjeux.....	29
2. Les dynamiques de l'emploi et des activités	30
2.1. L'emploi en appui sur les activités-socles du territoire	30
2.2. Des territoires de l'économie renforcés, des équilibres questionnés	38
2.3. Les territoires du commerce en repositionnement	50
2.4. Enjeux.....	66
3. Les mutations socio-démographiques.....	67
3.1. La croissance démographique comme trait de caractère de l'agglomération	67
3.2. Des profils d'habitants contrastés au sein de l'agglomération.....	75
3.3. Une structure du parc de logements en mutation	85
3.4. Enjeux.....	97
PARTIE 2 UN CADRE DE VIE A PRESERVER.....	98
1. Un territoire ancré sur des bassins de vie	99
1.1. Une armature territoriale, support de développement.....	99
1.2. Des polarités monofonctionnelles	104
1.4. Des pratiques et besoins en équipements et services qui questionnent l'armature territoriale	105
1.5. Enjeux.....	111
2. Des problématiques de mobilités générées par l'organisation territoriale	112
2.1. Un réseau routier à saturation	112

2.2.	Une offre alternative qui se développe	117
2.3.	Des pratiques de mobilité en évolution	128
2.4.	Le fort impact environnemental des déplacements	134
2.5.	Enjeux.....	138
3.	Un foncier à préserver.....	139
3.1.	Un territoire encore largement couvert par des espaces agro-naturels.....	140
3.2.	Des espaces agro-naturels soumis à de fortes pressions foncières au cours des dix dernières années	151
3.3.	Observation de l’artificialisation des sols	161
3.4.	Une consommation d’espace impactante pour les paysages et les activités agricoles.....	163
3.5.	Enjeux.....	173
TABLE DES ILLUSTRATIONS		174

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 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**. A noter que le diagnostic comporte **l'analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers** des 10 ans 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'espace** définis dans le DOO, ainsi que 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.
 - **L'évaluation environnementale** présente la démarche de prise en compte des impacts environnementaux du projet aux grandes étapes de la révision 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 contractuelles, opérationnelles, 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

Source : AUAT

Le diagnostic et l'état initial de l'environnement

Le diagnostic et l'état initial de l'environnement constituent des outils de connaissance du territoire et de prospective. Ils présentent les différentes caractéristiques socio-démographiques, économiques et environnementales du territoire afin de déterminer les enjeux en matière d'aménagement auquel doit répondre le SCoT.

Le diagnostic intègre l'analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des années précédant le SCoT, selon les millésimes disponibles.

Un troisième document intègre un diagnostic plus fin sur des secteurs stratégiques de l'agglomération : les territoires à enjeux métropolitains.

DOCUMENT DE TRAVAIL

Introduction

1.2. Les intercommunalités membres de la grande agglomération

> Toulouse Métropole

L'établissement public est devenu Métropole en 2015. L'histoire intercommunale du territoire est jeune ; elle commence en 1992 et a depuis connu plusieurs étapes en termes de périmètre et de statut.

La Métropole met en oeuvre son projet de territoire notamment par le biais de la planification :

- Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal tenant lieu de Programme Local de l'Habitat (PLUiH), prescrit en 2022.
- Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) approuvé en 2019, à horizon 2030.

L'aménagement du territoire est en partie maîtrisé par un certain nombre d'opérations publiques pilotées par la SEM d'aménagement de Toulouse Métropole, Oppidéa, et par la SPLA Europolia.

La métropole est organisée autour d'une **ville centre, Toulouse, 4^{ème} ville de France**, préfecture de région, qui rayonne largement au-delà des frontières de la métropole. Toulouse Métropole **concentre également parmi les villes les plus peuplées du département** après Toulouse : Colomiers, Tournefeuille, Blagnac. C'est le territoire le plus urbanisé de la grande agglomération toulousaine, vers lequel convergent l'ensemble des réseaux routiers et ferroviaires ; il compte néanmoins des espaces agricoles et naturels sur ses franges.

Chiffres clés

37 communes

816 362 habitants en 2020

487 620 emplois en 2020

407 906 résidences principales en 2020

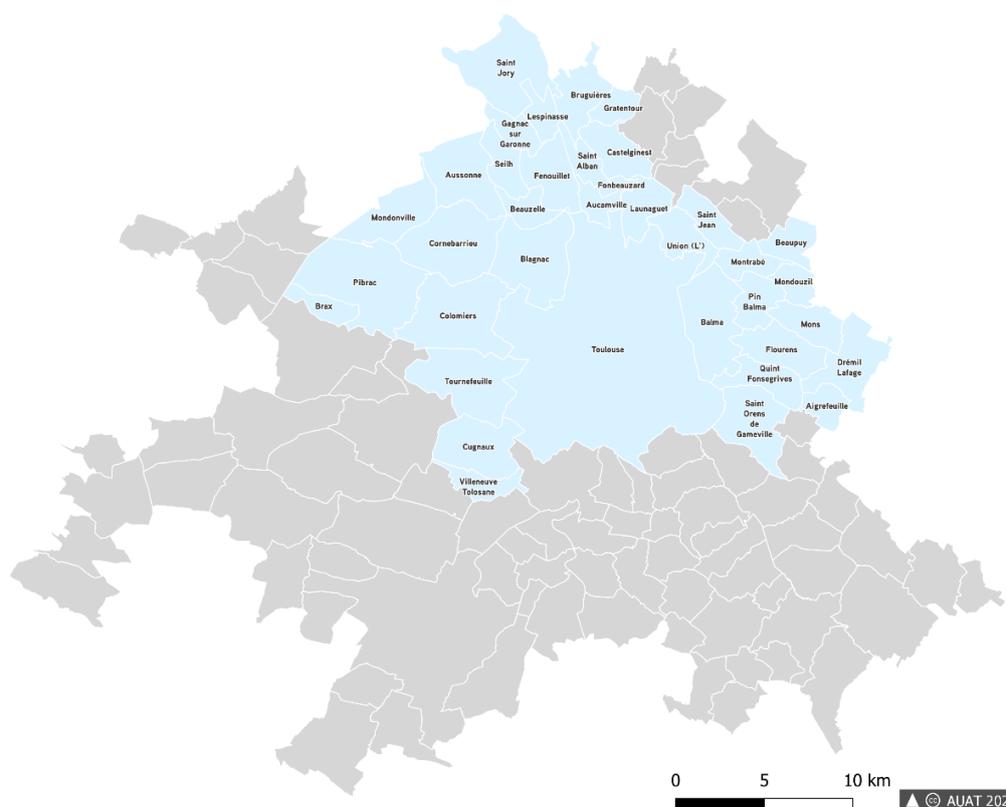


Fig. 3 : Toulouse Métropole au 1^{er} juin 2023

Source : AUAT

> Le Muretain Agglo

La communauté d'agglomération réunit 26 communes depuis le 1^{er} janvier 2017. Elle résulte de la fusion de trois intercommunalités (communauté d'agglomération du Muretain, communauté de communes Axe Sud, communauté de communes rurales des Coteaux du Savès et de l'Aussonnelle).

Le territoire dispose d'un Programme Local de l'Habitat adopté en 2022. Il est également couvert par 21 Plans Locaux d'Urbanisme et une carte communale.

La ville principale est **Muret, 5^{ème} ville du département**, sous-préfecture qui concentre de nombreux services en conséquence. Le territoire compte également des villes de 9 000 à 12 000 habitants qui contribuent à structurer le territoire (Fonsorbes, Portet-sur-Garonne, Saint-Lys, Seysses, Frouzins). Au sud-ouest de la grande agglomération toulousaine, le Muretain Agglo est aussi une **porte sur les Pyrénées**.

Chiffres clés

26 communes

127 063 habitants en 2020

36 672 emplois en 2020

51 630 résidences principales en 2020

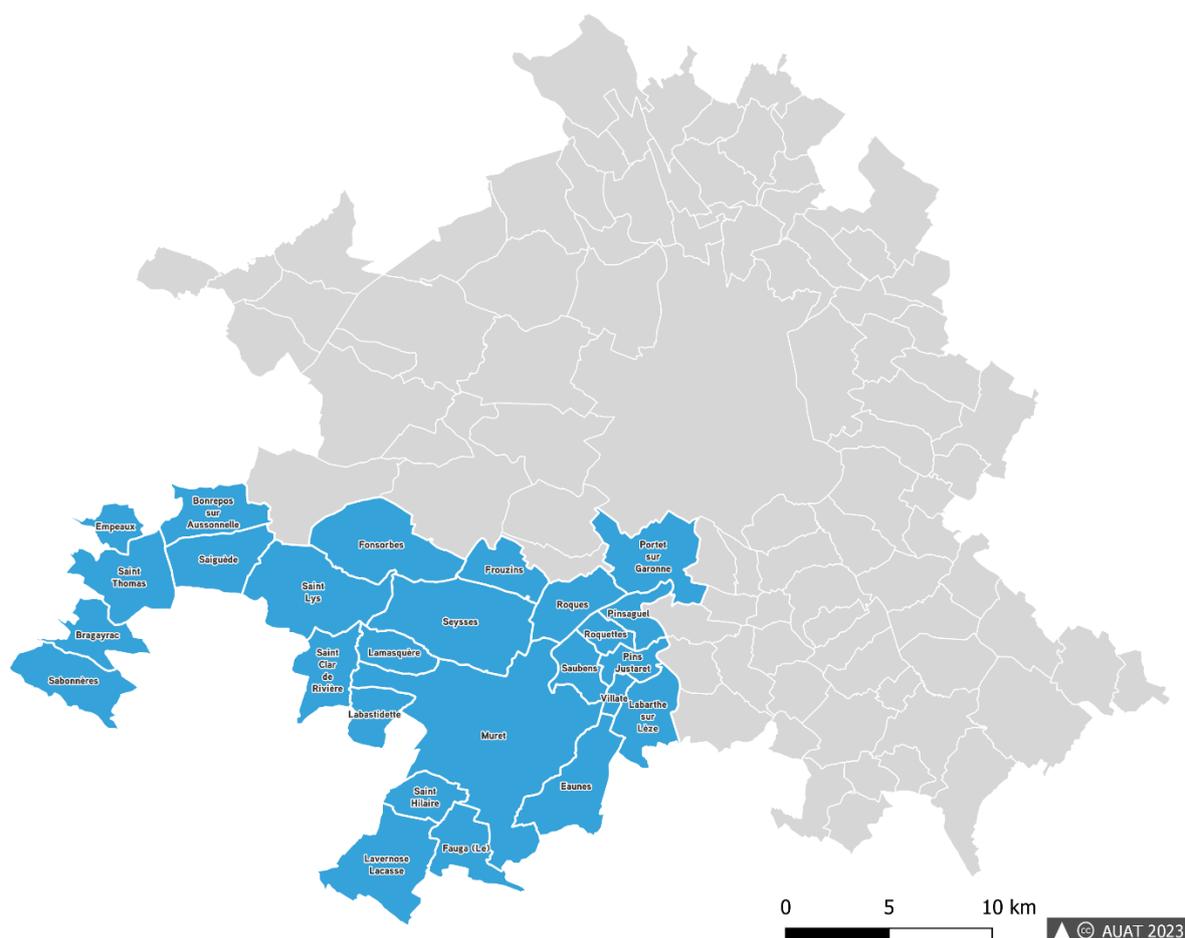


Fig. 4 : Le Muretain Agglo au 1^{er} juin 2023

Source : AUAT

> Le Sicoval

Le territoire du Sicoval a une **histoire de coopération intercommunale ancienne**, remontant à 1975 (sur un périmètre plus restreint). Il a aujourd'hui le statut de communauté d'agglomération. Au sud-est de la grande agglomération toulousaine, il se structure autour de l'axe Toulouse-Carcassonne-Montpellier. Il est également un point d'accès à l'Ariège.

Chiffres clés

36 communes

83 317 habitants en 2020

33 874 emplois en 2020

36 446 résidences principales en 2020

Ramonville-Saint-Agne et Castanet-Tolosan sont, avec 14 000 habitants, les principales villes du Sicoval qui compte également de nombreuses communes peu peuplées, sur ses coteaux notamment.

Le Sicoval est encore aujourd'hui un territoire majoritairement couvert par des espaces agricoles et naturels.

Le territoire est couvert par un Programme Local de l'Habitat, adopté en 2023, par 30 Plans Locaux d'Urbanisme et 3 cartes communales.

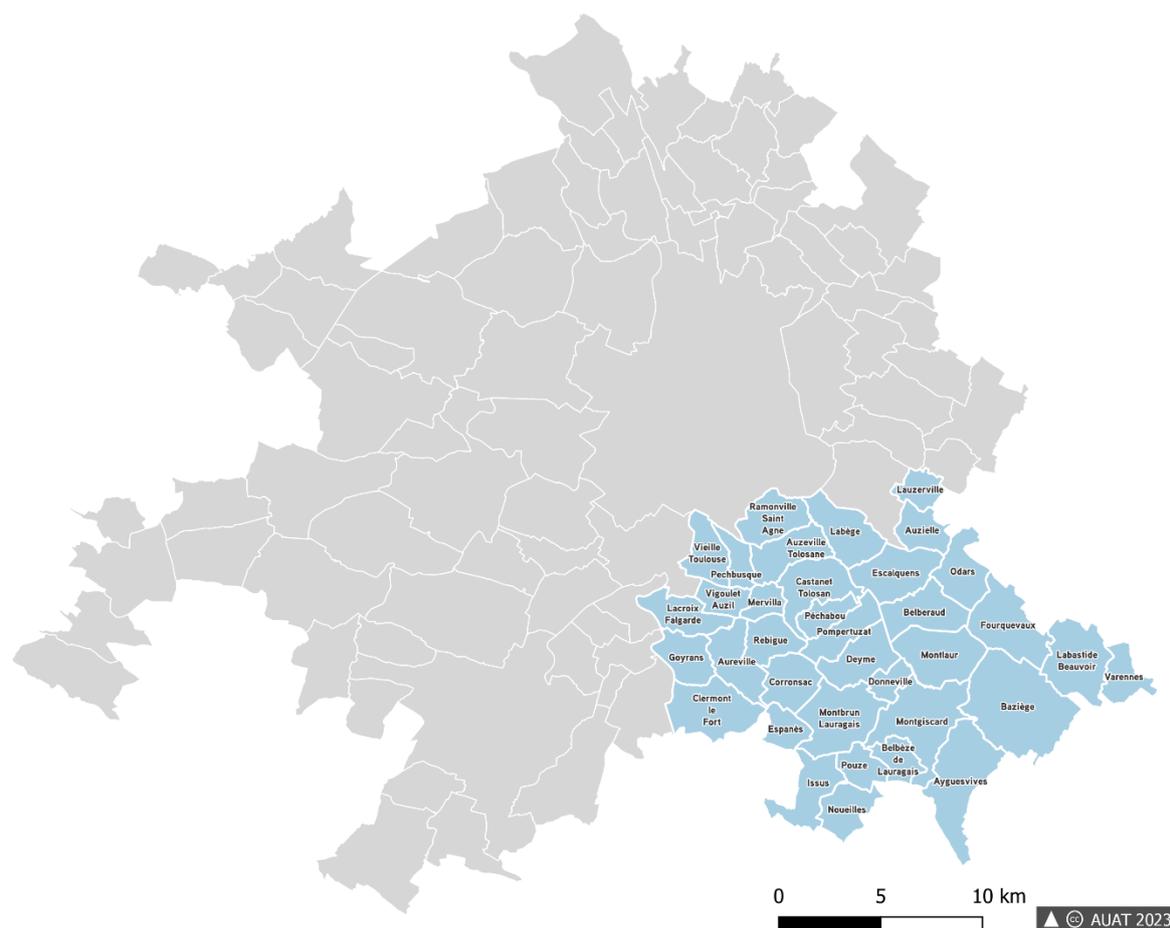


Fig. 5 : Le Sicoval au 1^{er} juin 2023

Source : AUAT

> Le Grand Ouest Toulousain

Le Grand Ouest Toulousain, Communauté de communes, a été créée en 1999. Depuis le 1^{er} avril 2023, suite à l'intégration de la commune de Fontenilles, le Grand Ouest Toulousain regroupe 8 communes.

Le Grand Ouest Toulousain compose la **frange ouest** de la grande agglomération toulousaine. Le territoire est occupé en son centre par la **forêt de Bouconne**, « **poumon vert** » de l'agglomération et principal massif forestier du territoire.

Le territoire est traversé par l'axe routier reliant Toulouse à Auch (RN124) ainsi que par l'itinéraire à grand gabarit (IGG) reliant Bordeaux à Toulouse (utilisé notamment pour les convois exceptionnels liés à l'aéronautique).

Avec plus de 19 000 habitants, **Plaisance-du-Touch** est la commune la plus peuplée du territoire, suivie de **Lèguevin** (9 000 habitants). De par sa localisation, le territoire est attractif en termes résidentiels mais aussi pour l'économie (notamment pour les communes en continuité urbaine avec la Métropole).

Le territoire a prescrit l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme intercommunal et la révision de son Programme Local de l'Habitat en 2022.

Chiffres clés

8 communes

48 928 habitants en 2020

9 086 emplois en 2020

19 601 résidences principales en 2020

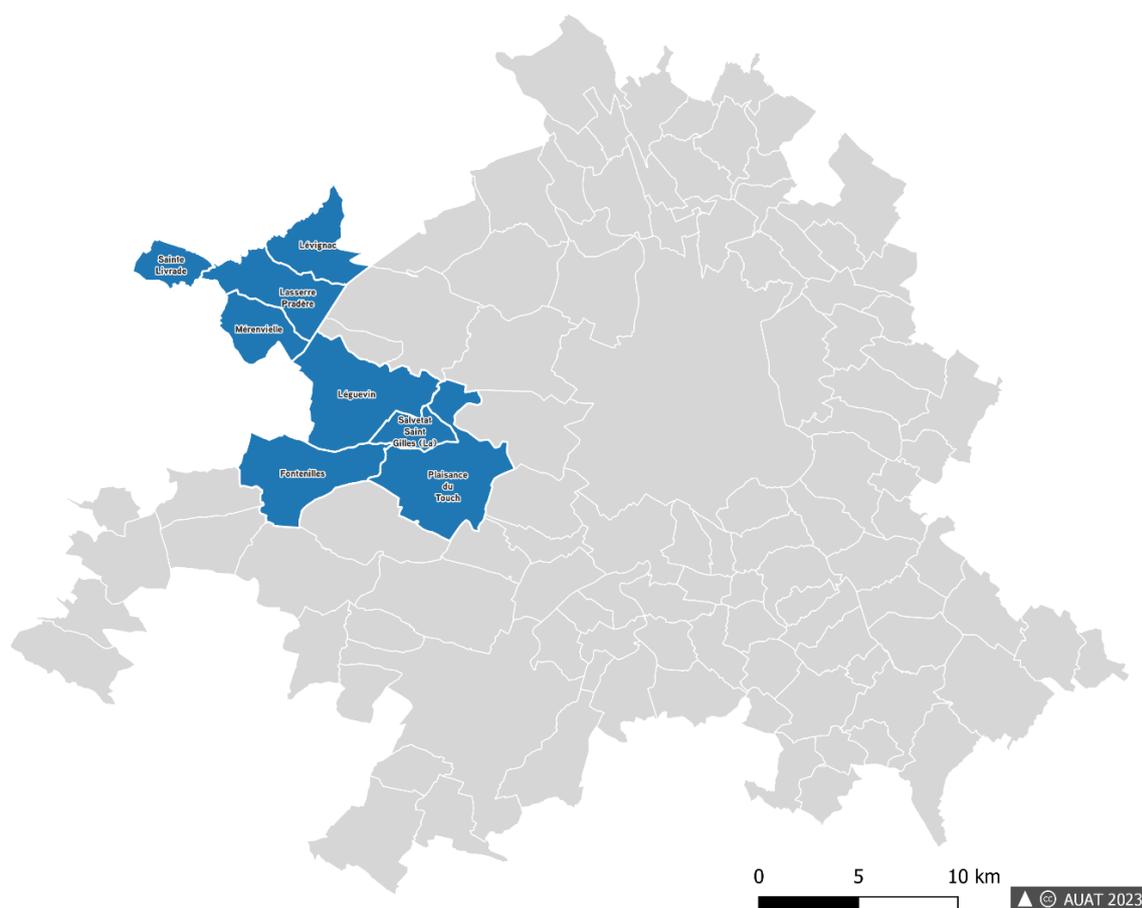


Fig. 6 : Le Grand Ouest Toulousain au 1^{er} juin 2023

Source : AUAT

> La communauté de communes des Coteaux Bellevue

La communauté de communes compose la frange nord-est de la grande agglomération. L'établissement public a été créé en 2000 (sur un périmètre plus restreint).

Pechbonnieu et Castelmaurou, avec un peu plus de 4 000 habitants chacune, sont les principales communes du territoire. C'est un territoire **majoritairement rural**, qui présente une attractivité résidentielle liée à son cadre de vie, tout en étant situé aux portes de la Métropole.

La communauté de communes fait également partie du **Pôle d'Équilibre Territorial et Rural (PETR) du Pays Tolosan** avec quatre autres communautés de communes. Cette structure accompagne le développement et l'animation culturelle, économique... du territoire. L'ensemble des communes du territoire sont couvertes par un Plan Local d'Urbanisme.

Chiffres clés

7 communes

21 343 habitants en 2020

4 319 emplois en 2020

8 211 résidences principales en 2020

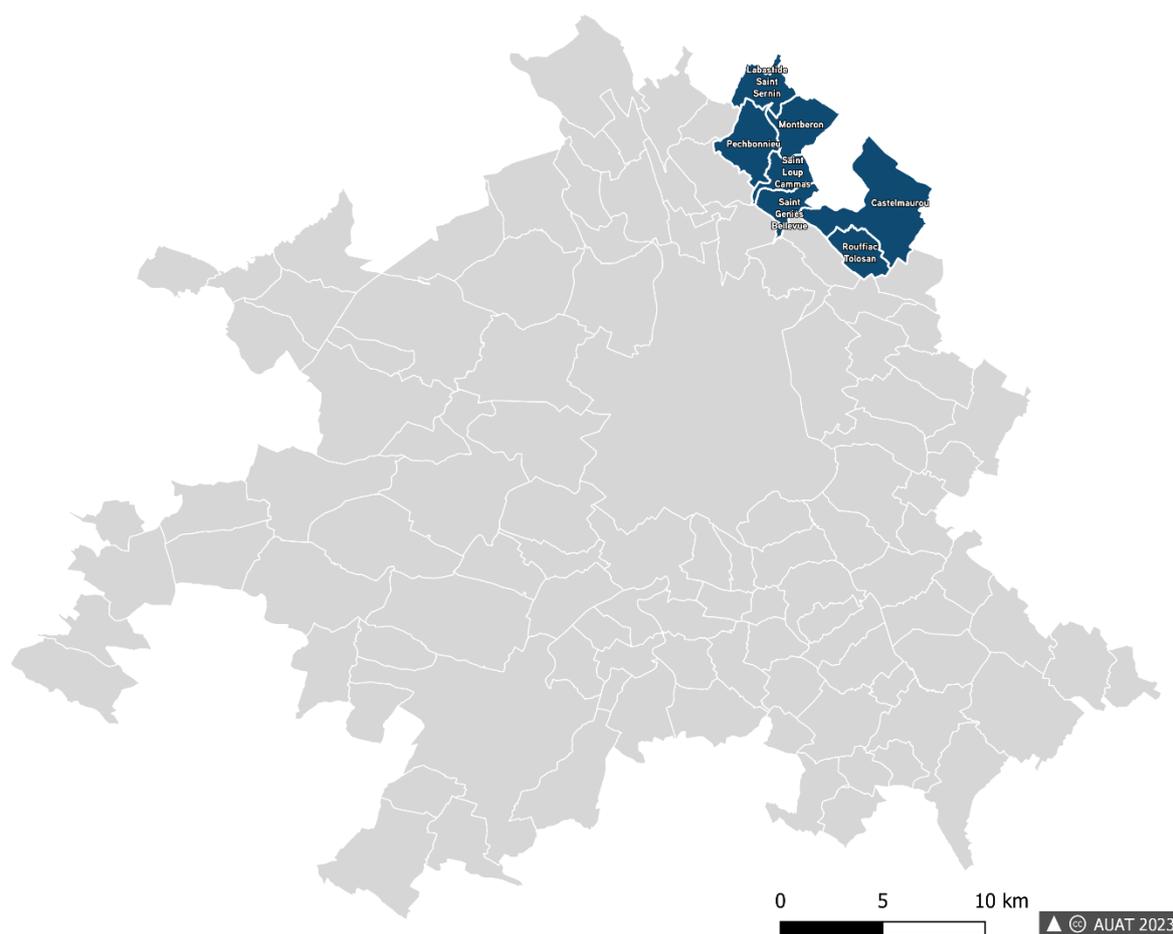


Fig. 7 : La communauté de Communes des Coteaux Bellevue au 1^{er} juin 2023

Source : AUAT

2. La planification dans la grande agglomération toulousaine

2.1. 40 ans de planification stratégique

La deuxième révision du SCoT de la grande agglomération toulousaine a été prescrite le 8 janvier 2018 et s'inscrit dans une histoire longue de planification sur le territoire.



2.2. La planification locale

Le SCoT est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles. Il assure ainsi la cohérence des documents sectoriels intercommunaux (programmes locaux de l'habitat, plans de mobilité, plans climat air énergie territorial...), des plans locaux d'urbanisme intercommunaux ou communaux (PLU/i) et des cartes communales qui doivent tous être compatibles avec les orientations du SCoT.

Il fixe également des orientations applicables aux principales opérations foncières et d'aménagement, ainsi qu'aux projets soumis à autorisation d'exploitation commerciale.

Au 1^{er} janvier 2023, plus de 84% des communes de la grande agglomération sont couvertes par un Plan Local d'Urbanisme.

L'annulation du PLUiH de Toulouse Métropole, le 20 mai 2021, a eu pour conséquence la remise en application des documents d'urbanisme antérieurs, et ainsi de sept Plans d'Occupation des Sols. Ces sept documents sont restés en vigueur 24 mois à compter de l'annulation du PLUiH, avant de devenir caduques, en mai 2023, en application de l'article L. 174-6 du Code de l'Urbanisme.

Toulouse Métropole et le Grand Ouest Toulousain sont les deux seules intercommunalités compétentes en matière de plan local d'urbanisme.

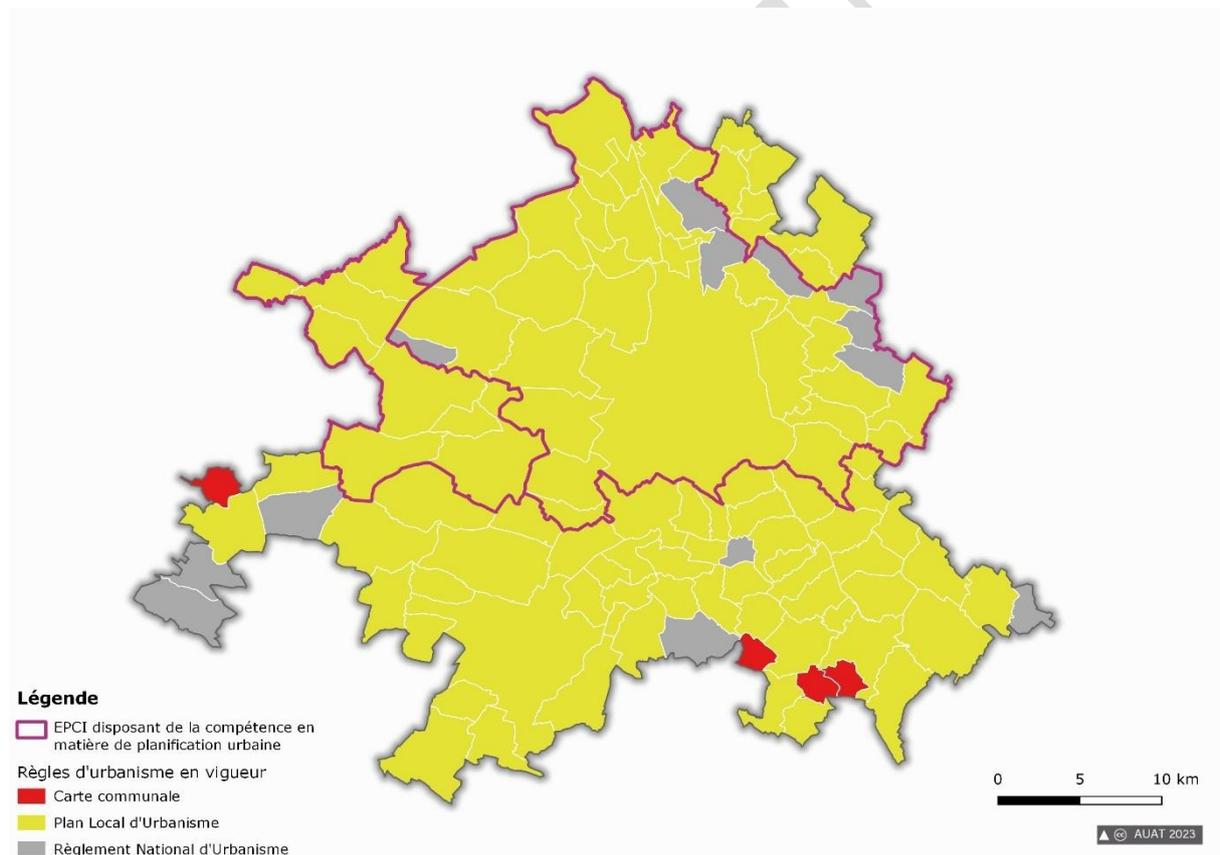


Fig. 8 : Couverture de la grande agglomération toulousaine en documents d'urbanisme au 1^{er} juin 2023

Source : AUAT

Partie 1

Les marqueurs de l'attractivité toulousaine

1. Le rayonnement toulousain

1.1. Une métropole du Sud-Ouest

Le dynamisme exceptionnel de Toulouse la place en tête de classement des métropoles les plus attractives. Derrière les chiffres, il y a la réalité d'un processus de métropolisation¹, concentrant hommes et activités autour de Toulouse. Cette métropolisation structure un vaste territoire par l'effet catalyseur sur d'autres villes, par les interdépendances créées.

Chiffres clés

5^{ème} aire d'attraction de France avec 527 communes et 1,47 millions d'habitants en 2020

3^{ème} aire urbaine de France en gains de population avec 15 000 habitants supplémentaires par an (moyenne constatée entre 2014 et 2020)

Aire urbaine de Toulouse

(périmètre constant depuis 2010)

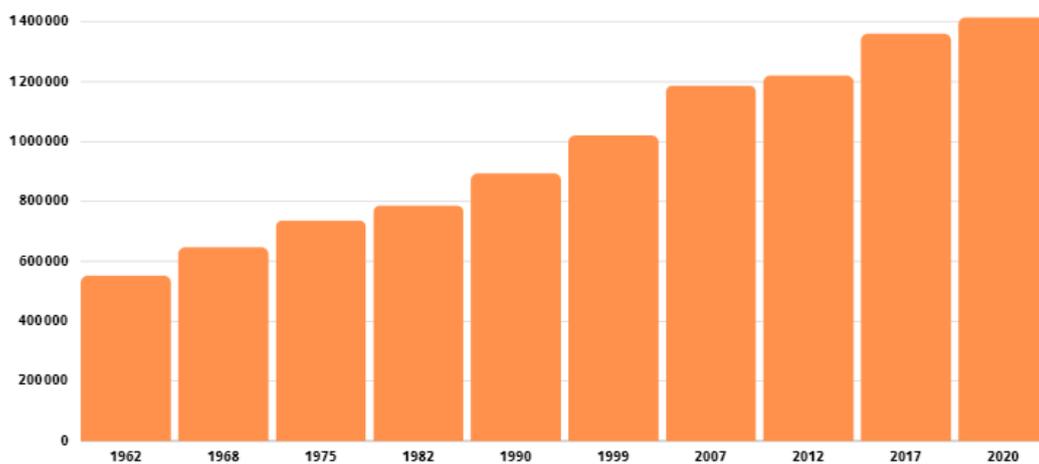


Fig. 9 : Evolution démographique de l'aire urbaine toulousaine

Source : Insee, RP

L'espace métropolitain n'a pas de frontières clairement établies, mais il est devenu un espace de référence jouant à différentes échelles et définissant le rôle que Toulouse entretient avec ses territoires de dialogue.

L'agglomération toulousaine s'inscrit au cœur d'une **région européenne** caractérisée par une croissance démographique des plus dynamiques d'Europe. Son positionnement, à la croisée des façades Atlantique et Méditerranéenne, l'inscrit dans une dynamique de métropoles en réseau, qui se retrouve également dans une moindre mesure de l'autre côté de la frontière (Bilbao, Saragosse et Barcelone). C'est d'autant plus vrai que le rapprochement de Toulouse est à l'œuvre avec Montpellier dans un contexte régional renouvelé. Par ailleurs, les projets ferroviaires à moyen et long termes visent le rapprochement de Bordeaux dans un premier temps, puis de Montpellier dans un second temps. Enfin, Toulouse constitue une des portes principales pour accéder au massif pyrénéen, que ce soit par la route, le rail ou l'aérien.

¹ La métropolisation est un processus de concentration de populations, d'activités et de valeurs dans des ensembles urbains de grandes tailles. Lié à la globalisation de l'économie, à la généralisation des échanges de toute nature et à la transformation des modes de vie, ce processus socio-économique affecte la ville, à la fois dans ses formes et dans ses fonctions, à l'échelle régionale, nationale et mondiale.

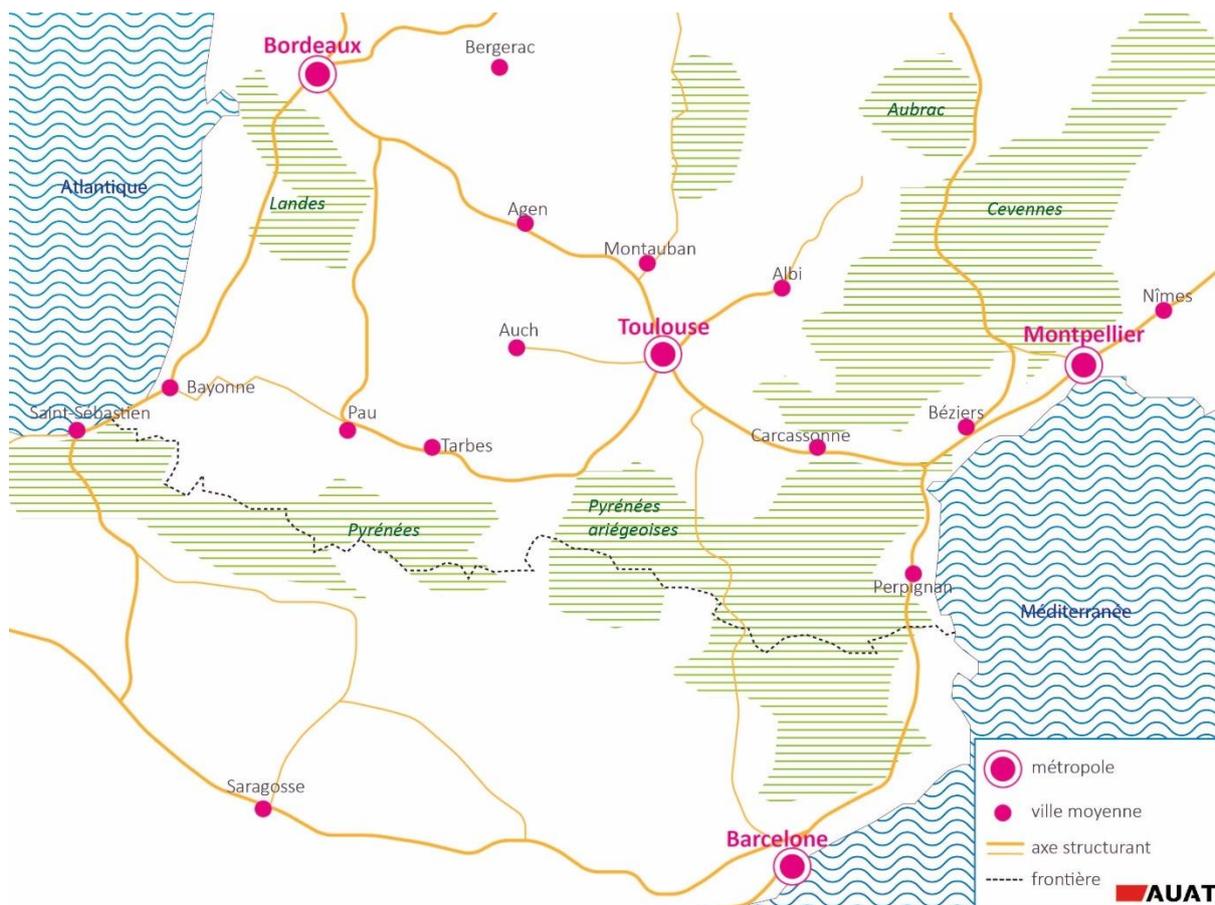


Fig. 10 : Le système urbain du grand sud-ouest de la France

Source : AUAT



Fig. 11 : Les deux systèmes urbains en lien avec Toulouse : les villes à 1h et les grandes métropoles du sud-ouest

Source : AUAT

Toulouse est une métropole qui rayonne et fonctionne au quotidien en interaction avec des villes moyennes situées à environ 1h de route. Ainsi, Montauban, Albi, Castres, Mazamet, Foix, Pamiers, Saint-Gaudens, Auch et Carcassonne profitent également de la croissance démographique et économique de la grande agglomération toulousaine. Ce **système urbain métropolitain** génère de nombreux déplacements supportés principalement par un réseau routier et ferré en étoile. Ces infrastructures font d'ailleurs, pour nombre d'entre elles, l'objet de projets de modernisation pour les rendre plus capacitaires.

L'interterritorialité de cet ensemble métropolitain se construit peu à peu autour de plusieurs dispositifs. L'enjeu du dialogue interterritorial est de créer un **tour de table rassemblant les gouvernances** des entités locales autour d'intérêts et objets communs. Ces dispositifs visent à élaborer des stratégies de coordination et/ou de coopération en matière de politiques publiques. Il s'agit aussi de promouvoir le territoire aux plans économiques, touristiques...

Les scènes de dialogue interterritorial prennent des formes variées, issues des configurations locales et politiques. Elles sont par nature évolutives pour s'adapter à la maturation et au portage des projets communs.

Au sein du **Dialogue Métropolitain**, la démarche concerne le dialogue entre les agglomérations autour de projets urbains se faisant écho. Le Dialogue Métropolitain fait suite aux travaux de la Conférence métropolitaine, initiée en 2006. L'association du Dialogue Métropolitain produit de la connaissance partagée et organise un évènement, La biennale européenne des patrimoines dans une visée de construction d'une identité commune.

En parallèle, l'émergence d'une **démarche interscot** à cette échelle est venue créer un espace de réflexion autour de sujets d'intérêt métropolitain, le défi de la croissance démographique étant l'un des sujets majeurs pour ces territoires. Cet interscot « élargi » (12 périmètres de SCoT concernés) a pour socle 4 SCoT qui, en 2010, se sont accordés sur une vision stratégique, formalisée par une charte, laquelle a posé le principe d'un modèle de développement visant le renforcement des villes moyennes engagées, repris par chacun des SCoT concernés.

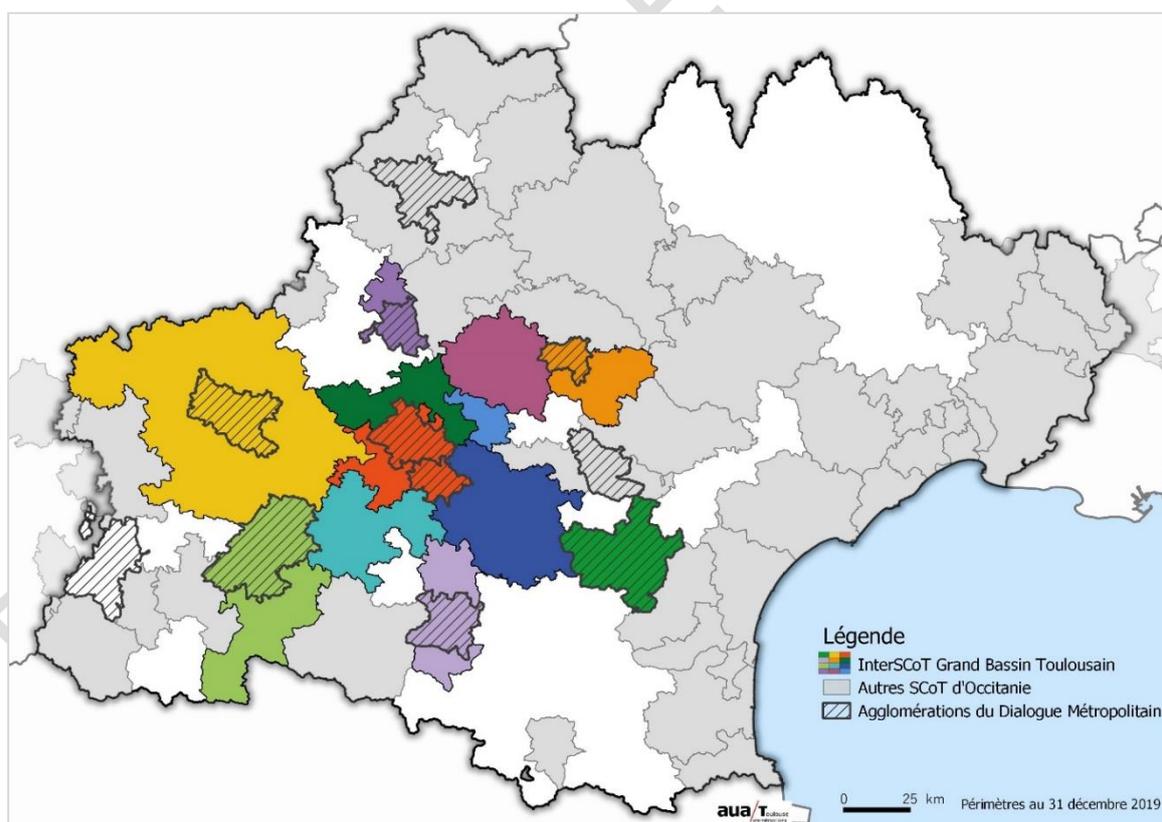


Fig. 12 : Interscot et Dialogue Métropolitain : deux échelles de coopérations interterritoriales

Source : AUAT

Toulouse agglomère une **aire d'attraction**¹ qui se place derrière Paris et Lyon en termes de gains de population. L'aire d'attraction concentre 80% des gains de population du système métropolitain constitué avec les aires urbaines des villes moyennes qui gravitent autour.

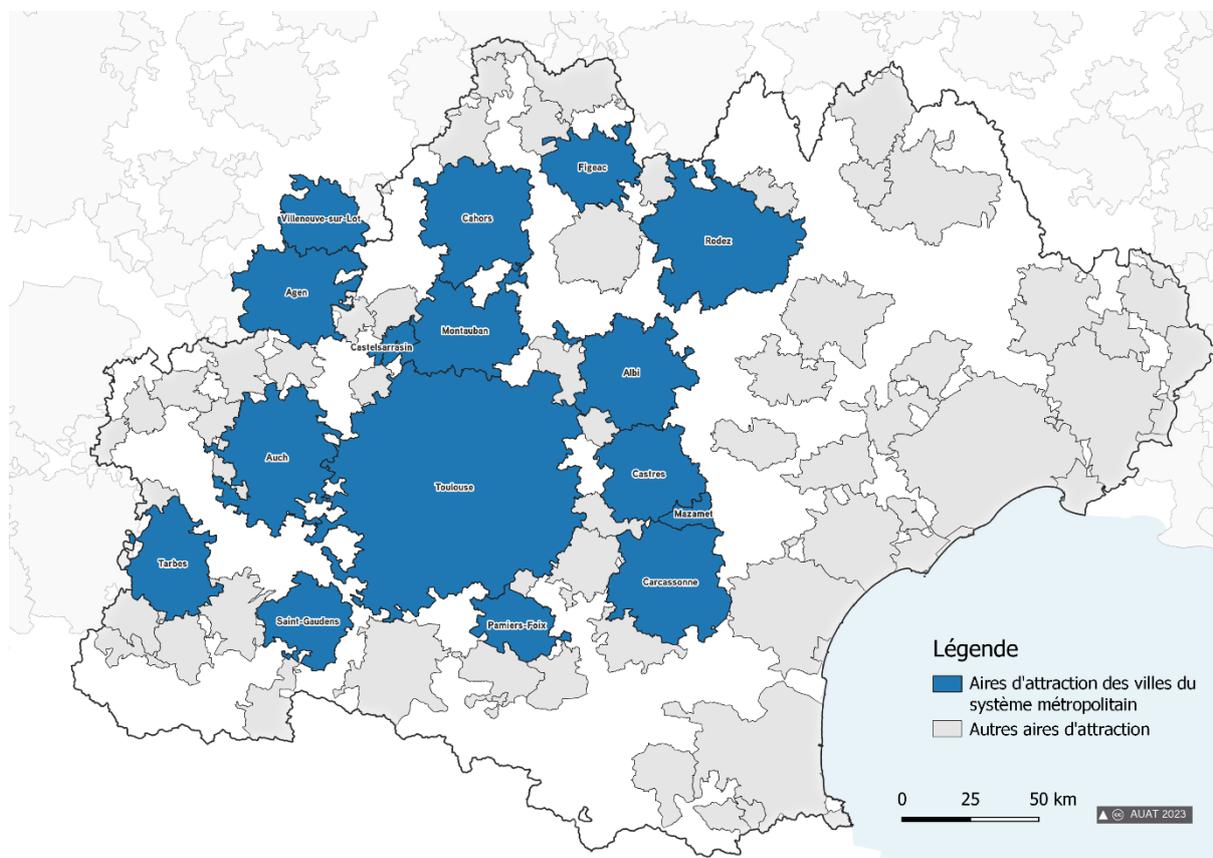


Fig. 13 : Le système métropolitain toulousain

Source : AUAT

L'ensemble métropolitain toulousain se caractérise par un fort moncentrisme au sein de l'aire d'attraction de Toulouse, ce qui n'est pas le cas des systèmes de Bordeaux, Nantes, Rennes ou Lyon. Ainsi, l'aire d'attraction de Toulouse est 12 fois plus peuplée que celle de Tarbes qui est la deuxième aire d'attraction du système.

Le territoire de ce grand ensemble métropolitain est donc touché à des degrés divers par le métropolisation : la dynamique est la plus forte au sein de l'aire d'attraction, elle a des effets plus ou moins ressentis par les villes moyennes du système métropolitain qui connaissent une dynamique équivalente comme Montauban ou plus stagnante pour les villes les plus éloignées comme Tarbes. Entre ces espaces à dominante urbaine, des espaces périurbains et des espaces à dominante agricole connaissent des dynamiques tout autres.

La grande agglomération toulousaine joue ainsi un rôle central dans ce système, que ce soit pour travailler, consommer, mais aussi se cultiver ou se distraire.

¹ Une aire d'attraction est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, qui définit l'étendue de l'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes, cette influence étant mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail. Le zonage en aires d'attraction des villes succède au zonage en aires urbaines de 2010 (Insee).

1.2. Une métropole attractive

> Des filières économiques reconnues au niveau international

L'économie est un axe majeur dans la compétition nationale et européenne entre les métropoles.

15% des emplois de l'aire d'attraction de Toulouse correspondent à des emplois stratégiques¹. L'intensité de ces emplois est encore plus élevée dans la grande agglomération toulousaine : ils s'établissent à 17% soit l'une des proportions les plus fortes au niveau national.

La grande agglomération toulousaine figure parmi les rares métropoles dotées d'un secteur industriel performant, qui lui a notamment permis de maintenir une dynamique de création d'emplois positive. En effet, premier pôle aéronautique et spatial européen, l'agglomération est au cœur d'Aerospace Valley, pôle de compétitivité mondial Aéronautique, Espace, Systèmes Embarqués (AESE). Tous les métiers du secteur y sont représentés (des grands donneurs d'ordre aux entreprises de sous-traitance de deuxième rang, en passant par les bureaux d'étude) ainsi que l'offre d'enseignement dédiée.

Ces **filières à haute valeur ajoutée** imprègnent le territoire en termes d'identité, d'emplois, de flux... Au fil du temps, la proximité géographique de ces filières et leurs interactions sont venues créer un véritable **écosystème territorial** sur lequel d'autres filières ont pu se développer, à l'image du numérique ou de la santé (recherche sur le cancer et les biotechnologies). Cet écosystème est favorable à l'innovation dans des domaines diversifiés adossés à de nombreux clusters et pôles de compétitivité, plateformes de recherches et d'innovation, instituts de recherches, centres de recherches des grandes écoles... C'est ainsi qu'aujourd'hui se développent de hauts lieux concentrant activités, recherche, expérimentation et formation : l'Oncopôle, Montaudran Innovation Campus et Enova Labège, véritables quartiers, créateurs de savoir-faire, de transferts d'innovations et vecteurs de rayonnement. Au-delà de ces lieux, l'implantation de ces filières sur le territoire répond à des logiques de proximité avec les donneurs d'ordre qui favorisent des concentrations géographiques, générant certaines externalités « négatives » telles que la congestion ou le sentiment exprimé par des territoires périphériques de richesses non partagées.

Chiffres clés

Premier pôle aéronautique et spatial européen

5 millions de touristes par an

Tourisme d'affaire : 70% de l'activité touristique métropolitaine

7^{ème} ville de France pour l'accueil et l'organisation de grands événements publics et professionnels

50% des effectifs de recherche publique français réunis en ex-Midi-Pyrénées

Des ECOSystèmes au cœur du développement



¹ La présence de cadres des fonctions métropolitaines, dit emplois « stratégiques », constitue un indicateur de rayonnement des grandes métropoles, des capacités d'innovation nouvelles pour les territoires et de création de richesses. Sont considérées comme métropolitaines les fonctions de conception-recherche, de gestion des entreprises, de commerces inter-entreprises, de prestations intellectuelles et de culture-loisirs.



Zoom sur un portefeuille d'activités avantageux qui « garantit » des gains d'emplois

En économie territoriale, la **mesure de la performance économique** permet d'analyser plus finement les évolutions de l'emploi sur les territoires en isolant, d'un côté, l'impact structurel lié à l'orientation de leurs activités économiques et, de l'autre, l'impact géographique qui fait écho aux ressources propres mobilisées par le territoire (cadre de vie, infrastructures de transport, conditions d'accessibilité, enseignement supérieur et recherche...).

La grande agglomération toulousaine dispose d'**avantages « concurrentiels »** comparativement à d'autres territoires, en raison des filières économiques qui composent son portefeuille d'activités (aéronautique, spatial et systèmes embarqués, santé, numérique...). Cet effet « structurel » assure des **gains d'emplois importants au territoire** mais ils se montrent néanmoins inférieurs à ceux dégagés par les aires urbaines de Lyon, Aix-Marseille et Lille depuis 2010.

Le dynamisme économique de la grande agglomération toulousaine s'appuie plus que tout autre territoire sur ses ressources propres, qui ne sont pas pour autant totalement étrangères aux filières économiques structurantes du territoire. Néanmoins, la performance toulousaine est de plus en plus challengée par les autres grandes métropoles, autant en raison d'un plus fort dynamisme de leur part (notamment Lyon, Marseille et Bordeaux) que d'un ralentissement de la croissance toulousaine. Ralentissement qui s'observe sur la période 2011-2015, mais la seule année 2016 semble rectifier la trajectoire.

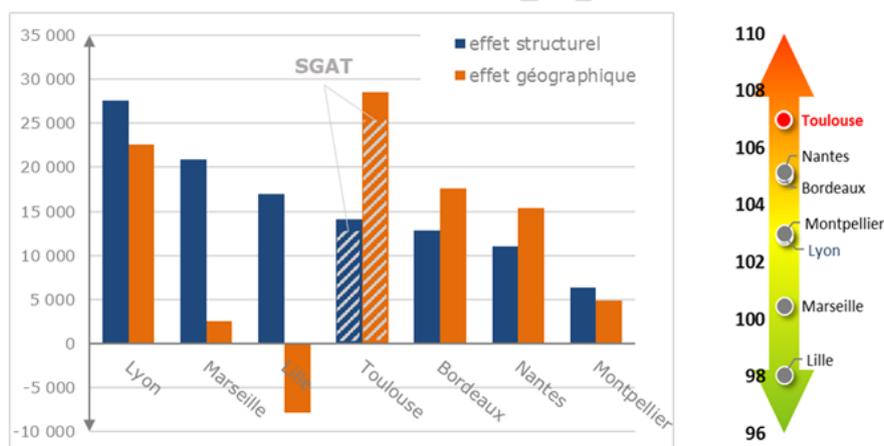


Fig. 14 : Mesure comparée de la performance économique de l'aire urbaine de Toulouse depuis 2010 (décomposition de l'évolution de l'emploi et indice de performance relatif)

Source : Acoess

Note de lecture :

- Dans le graphique de gauche, l'évolution de l'emploi salarié privé entre 2010 et 2016 est décomposée en deux effets. L'effet structurel correspond à une évolution théorique des emplois si les activités du territoire avaient suivi la même trajectoire que celle des vingt plus grandes aires urbaines françaises (barre verticale bleue). Les emplois supplémentaires créés sur le territoire sur la période observée témoignent, quant à eux, de ressources spécifiques bénéficiant au territoire et sont ainsi associées à « l'effet géographique » (barre verticale orange).
- Dans le graphique de droite, l'indicateur mesure l'écart entre les emplois théoriques et les emplois réels. Cet indicateur est établi sur 100. Des valeurs supérieures à 100 caractérisent des territoires « sur-performants » et inversement pour des valeurs inférieures à 100. Plus la valeur est proche de 100, plus les gains (ou pertes) d'emplois constatés sur l'aire urbaine sont conformes à ce qu'on pouvait attendre d'elle.

> Une place forte de la recherche et de l'enseignement supérieur

Même constat en matière de recherche publique : **40% des emplois stratégiques de l'aire d'attraction toulousaine opèrent dans la conception-recherche** signifiant de manière très nette le caractère scientifique du territoire et sa capacité en recherche et développement, tant publique que privée. En outre, **plus de 50% des effectifs français de la recherche publique sont réunis en ex-Midi-Pyrénées**. Des établissements de recherche de renommée mondiale, ayant notamment des spécialités dans le domaine de la navigation aérienne ou des centres d'essais et contrôles, y sont également implantés, comme le Laboratoire d'Analyse et d'Architecture des Systèmes/CNRS (LAAS), la Direction Général de l'Armement (DGA) Techniques Aéronautiques¹, ou encore l'Office national d'études et de recherches aérospatiales (ONERA) et son ensemble de grandes souffleries européennes.

> Une offre en équipements d'envergure

Aux niveaux national et international, le patrimoine et les équipements culturels participent aussi à la construction de l'image métropolitaine. En effet, la fréquentation touristique de Toulouse la place devant Bordeaux et repose sur un patrimoine bâti et paysager de renommée (centres anciens, dont celui de Toulouse, classé en secteur sauvegardé, Canal du Midi...) qui en font une étape incontournable pour les visiteurs de la Région, elle-même très touristique.

La labellisation de Toulouse, Ville d'art et d'histoire en 2019, est une reconnaissance et un accélérateur du **patrimoine comme l'un des piliers du rayonnement du territoire**.

Le tourisme d'affaires pèse pour près de 70% dans l'activité touristique métropolitaine, notamment grâce à l'activité aéronautique et aux nombreux congrès et séminaires de grandes entreprises qui se déroulent dans l'agglomération tout au long de l'année. La création du label « Toulouse a tout » par la métropole vise d'ailleurs à positionner Toulouse comme une « ville de congrès » scientifiques et internationaux, en lui faisant gagner en visibilité. À ce titre, à proximité de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, le nouveau parc des expositions et centre de conventions de Toulouse Métropole (MEETT) se positionne comme un véritable outil de développement économique du territoire.

La mise en visibilité de la métropole est aussi le fait de très grands équipements qui ne se trouvent nulle part ailleurs, en lien avec l'histoire et l'économie du territoire, à l'image de l'Oncopôle, la Cité de l'espace, la Piste des Géants... L'offre du territoire s'étoffe, tout en restant concentrée au cœur de l'agglomération.

¹ Principal centre européen en matière d'essais au sol des aéronefs militaires et civils.

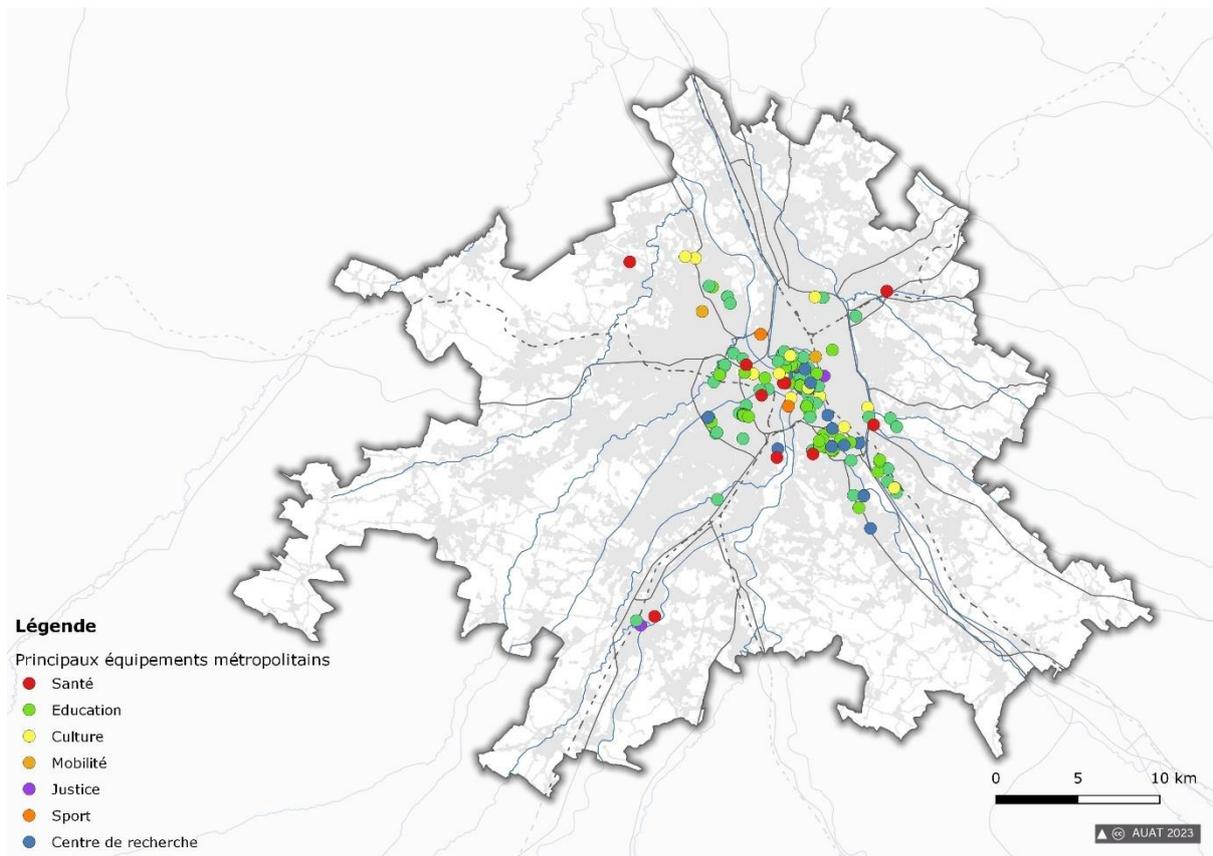


Fig. 68 : Equipements structurants de la grande agglomération toulousaine

Source : AUAT

1.3. Une métropole régionale accessible

> Une attractivité métropolitaine sensible aux conditions de mobilité

La performance de l'agglomération dépend de sa capacité à entretenir des échanges de qualité avec les territoires voisins, avec le reste du pays, mais aussi avec les grandes métropoles internationales.

En matière de mobilités, la géographie du territoire et de ses infrastructures est une clef de lecture essentielle. Ainsi, le territoire est marqué par son **éloignement du centre de décision parisien**. Néanmoins, la desserte aérienne est performante et la mise en service de la LGV Bordeaux-Tours est venue améliorer les temps de parcours en train vers Paris.

La structuration en étoile des réseaux routiers et ferroviaires ne facilite pas les relations transversales avec les territoires périphériques, et la convergence des flux de déplacements en un seul point provoque de multiples nuisances et encombrements. Ainsi, aujourd'hui, la **congestion génère des temps de transports accrus et peu fiables**. Cela constitue un **frein à l'attractivité territoriale, tant pour les entreprises que les salariés**. La baisse de la qualité de vie pour les habitants et les usagers est aussi une externalité négative d'actualité.

C'est pour ne pas compromettre les avantages de l'agglomération par les impacts négatifs de la congestion que la troisième ligne de métro a été engagée. Cette dernière, ainsi que la LGV, viendront conforter les grandes fonctions métropolitaines de la grande agglomération toulousaine.

> Une accessibilité métropolitaine historiquement assurée par l'aérien

L'avion est le mode le plus rapide pour les connexions nationales et en tout premier lieu avec Paris, ainsi que pour les connexions internationales.

L'aéroport de Toulouse-Blagnac constitue une porte d'entrée stratégique du territoire. Il se place au 4^{ème} rang des aéroports de province derrière Lyon, Nice et Marseille en nombre de voyageurs, avec près de soixante destinations dont 10 françaises. La fréquentation voyageuse a plus que doublé sur la période 2010-2020 et s'accompagne d'une véritable diversification des destinations proposées. Le nombre de passagers à l'international est en forte hausse, en lien avec le développement des offres low-cost et l'arrivée de nouvelles compagnies. Les liaisons les plus fréquentées, outre Paris, concernent les principales capitales européennes (Londres, Madrid, Lisbonne, Amsterdam et Bruxelles). Les liaisons nationales vers Nantes et Lyon connaissent également une forte hausse de fréquentation. Le secteur de l'aviation a fortement subi les effets de la crise sanitaire liée au Covid-19 avec une baisse notable du nombre de voyageurs pour les années 2020 et 2021. Avec 7 millions de voyageurs en 2022, l'aéroport Toulouse-Blagnac se rapproche de ses chiffres références précédant la pandémie.

La desserte ferroviaire permet, quant à elle, de nombreux liens vers des agglomérations régionales et nationales. En l'état des infrastructures, la **performance du fer est limitée pour les destinations nationales** et est plus appropriée aux destinations locales. Paris et Bordeaux sont les principales destinations vers les autres métropoles françaises, devant Montpellier.

Chiffres clés

4^{ème} aéroport de province avec 7 millions de passagers (2022) dont un tiers en lien avec Paris

7 millions de voyageurs dans les gares de l'aire d'attraction en 2022

85% des déplacements TER liés aux motifs travail et études

60% d'accès aux gares en voiture

LGV Bordeaux-Tours : +70% de trafic vers Paris en 1 an / Toulouse à 4h10 de Paris

37 000 trajets en cars privés depuis Toulouse

140 000 véhicules par jour sur le périphérique intérieur de Toulouse



Fig. 15 : Accessibilité ferroviaire des grandes villes françaises de/vers Paris

Source : L'express

> Un positionnement central dans les réseaux régionaux routiers et ferroviaires

De par sa situation géographique, Toulouse constitue un **point central de l'axe Atlantique-Méditerranée**, que ce soit pour les réseaux autoroutier comme ferroviaire. Les liens entre les deux pôles métropolitains Bordeaux et Montpellier sont assurés principalement par l'autoroute et la liaison ferroviaire Bordeaux-Toulouse-Narbonne-Montpellier.

Autour de Toulouse, une **étoile autoroutière efficace** relie les principales villes moyennes de l'aire métropolitaine, et sera complétée à moyen terme par l'autoroute Toulouse-Castres, ainsi que par la réalisation des aménagements de l'axe Toulouse-Auch (RN124). Pour autant, les déplacements en échange (notamment avec les aires d'attraction de Montauban, Castres et Albi) pèsent peu (1 déplacement sur 6 à l'échelle de l'agglomération), de même que ceux de transit (1 déplacement sur 70).

Cette infrastructure autoroutière supporte également, depuis 2016, la **forte croissance du marché des cars longue distance**, notamment à destination de l'Espagne, de Bordeaux et de Montpellier.

Si l'offre actuelle dessert le plus souvent les mêmes pôles que l'offre ferroviaire, elle apporte aujourd'hui une complémentarité d'ordre tarifaire pour des usagers qui acceptent de consacrer plus de temps à leurs déplacements.

Côté ferroviaire, l'**offre TER propose des liens structurants entre Toulouse et certaines communes importantes** (Colomiers, Portet-sur-Garonne, Muret, Labège...) depuis la gare Matabiau mais aussi depuis des gares secondaires (Arènes, Saint-Agne, Montaudran...). L'usage des TER est très lié aux déplacements pour le travail et les études. La fréquentation des principales gares de l'aire urbaine a ainsi quasiment doublé en dix ans et est aujourd'hui conditionnée à la capacité du réseau et du matériel roulant. Par ailleurs, le potentiel d'articulation de l'étoile ferroviaire avec le réseau de transports collectifs urbains apparaît important et encore sous-exploité. En dehors de Toulouse, l'étoile ferroviaire ne dessert pas de secteurs urbains denses, l'accès aux gares se fait donc majoritairement en voiture.

> Vers une meilleure accessibilité au niveau métropolitain

La desserte ferroviaire a connu une évolution notable en 2017 avec l'**ouverture de la LGV entre Tours et Bordeaux** plaçant Toulouse à 4h10 de Paris (soit 50 minutes de moins que précédemment). Le développement de cette LGV s'est ainsi accompagné d'une hausse des chiffres de fréquentation vers la gare de Bordeaux.

Dans la continuité de cette réalisation, le **Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO)**, avec notamment la création d'une LGV entre le sud de Bordeaux et le nord de Toulouse et la mise à quatre voies de la ligne existante sur 19 km entre la gare de Toulouse Matabiau et Castelnau d'Estrétefonds (projet dit d'Aménagement Ferroviaire au Nord de Toulouse – AFNT), devrait bouleverser l'accessibilité métropolitaine à l'horizon 2030. Par ailleurs, la poursuite de la grande vitesse ferroviaire vers Narbonne (raccordement à la ligne Montpellier–Perpignan–Barcelone) permettra également une ouverture de l'agglomération toulousaine vers l'arc méditerranéen. La LGV Bordeaux-Toulouse et les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse ont été déclarés d'utilité publique en 2016.

L'arrivée de la LGV permettra de réduire les temps de parcours vers de nombreuses agglomérations et les capacités des lignes pourront permettre une **croissance du trafic local**. L'augmentation importante attendue du trafic et de la fréquentation en gare de Matabiau ont rendu nécessaires la **restructuration du pôle d'échanges** et de son accessibilité. Le projet urbain Grand Matabiau Quais d'Oc doit accompagner l'arrivée de la LGV.

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

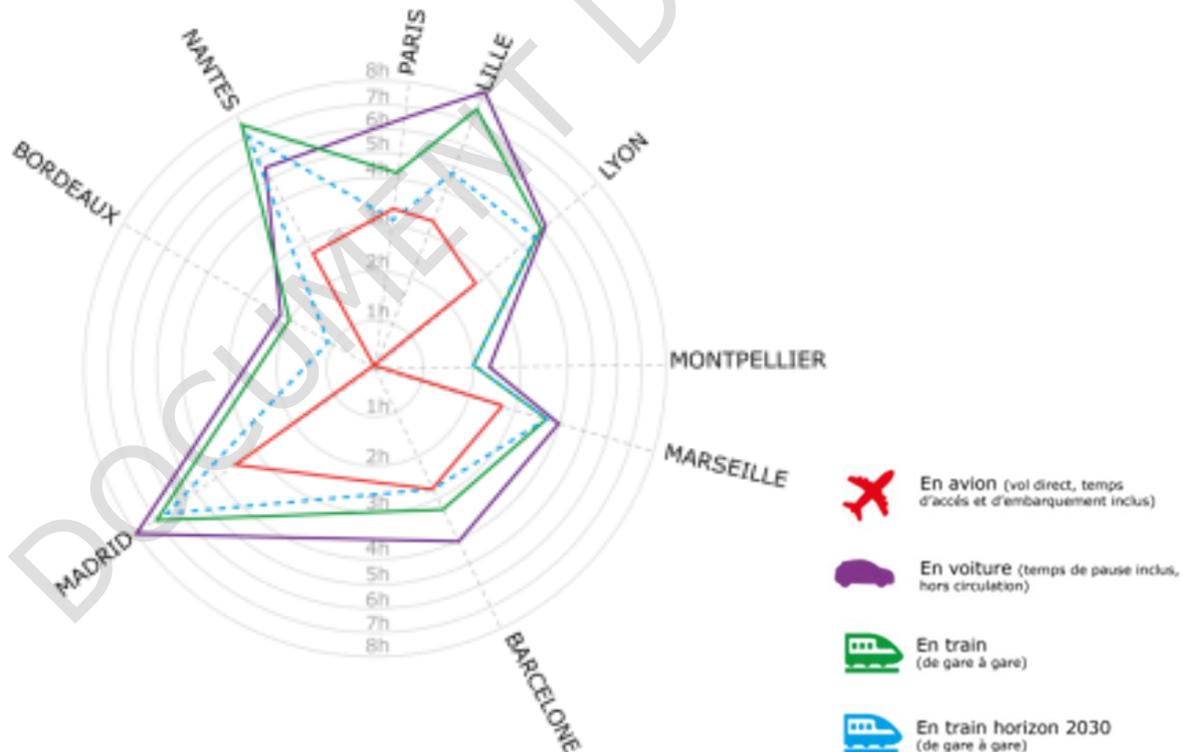


Fig. 16 : Meilleur temps de trajet vers les grands centres urbains (de centre à centre)

Source : AUAT

1.4. Enjeux

> Affirmation du positionnement toulousain au cœur du grand sud-ouest

Positionnement entre Bordeaux et Montpellier / avec les villes moyennes autour / au sein de l'aire urbaine / comme porte des Pyrénées / avec Barcelone

Poursuite du dialogue interterritorial (interscot, Dialogue métropolitain...)

Structuration d'un hub ferroviaire d'envergure régionale

Renforcement du dialogue avec les partenaires qui planifient l'aménagement (Région Occitanie, Tisséo Collectivités, Etat, Département de Haute-Garonne...)

> Préservation de l'attractivité des marqueurs métropolitains

Garantie de l'attractivité et du fonctionnement des territoires à enjeux métropolitains

- Amélioration de la lisibilité et de l'insertion urbaine des secteurs métropolitains
- Poursuite du renouvellement urbain des secteurs métropolitains

Protection de la plateforme aéroportuaire

Valorisation des marqueurs touristiques et culturels

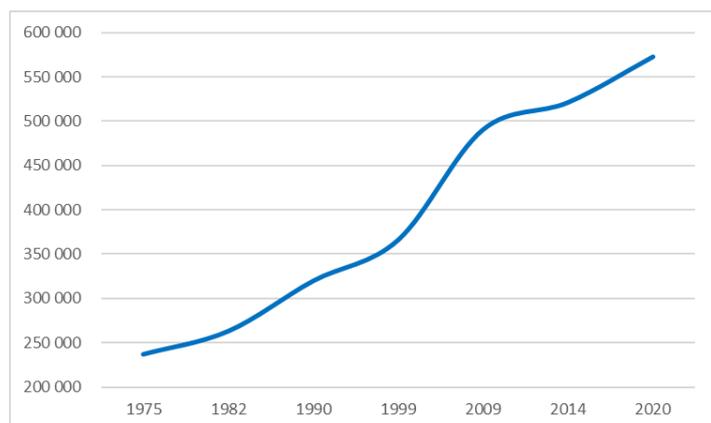
Valorisation des marqueurs d'excellence (universités / recherche) et ancrage des compétences sur le territoire

2. Les dynamiques de l'emploi et des activités

2.1. L'emploi en appui sur les activités-socles du territoire

> Un territoire dynamique en termes de créations d'emplois

La grande agglomération toulousaine et, plus largement, l'aire d'attraction de Toulouse, s'inscrivent dans une **longue dynamique de croissance des emplois** sans véritables discontinuités, si ce n'est à la fin des années 2000 en raison de la crise financière mondiale et de la crise sanitaire de la Covid-19 en 2020.



N.B. : L'évolution entre 1999 et 2009 doit être analysée avec précaution, du fait de modifications apportées au dispositif de mesure par l'Insee

Chiffres clés

572 610 emplois en 2020

450 000 emplois salariés privés (+ 8 520 emplois par an en moyenne entre 2010 et 2022)

65 230 emplois non salariés (+ 2 800 emplois par an)

118 490 emplois publics (-70 emplois par an)

59% des emplois associés à la sphère présentielle

82% des emplois et 84% des établissements au sein du secteur tertiaire

18% des emplois et 16% des établissements au sein du secteur secondaire

1,89 habitant par emploi

Fig. 17 : Evolution de l'emploi dans la grande agglomération toulousaine depuis 1975

Source : Insee RP

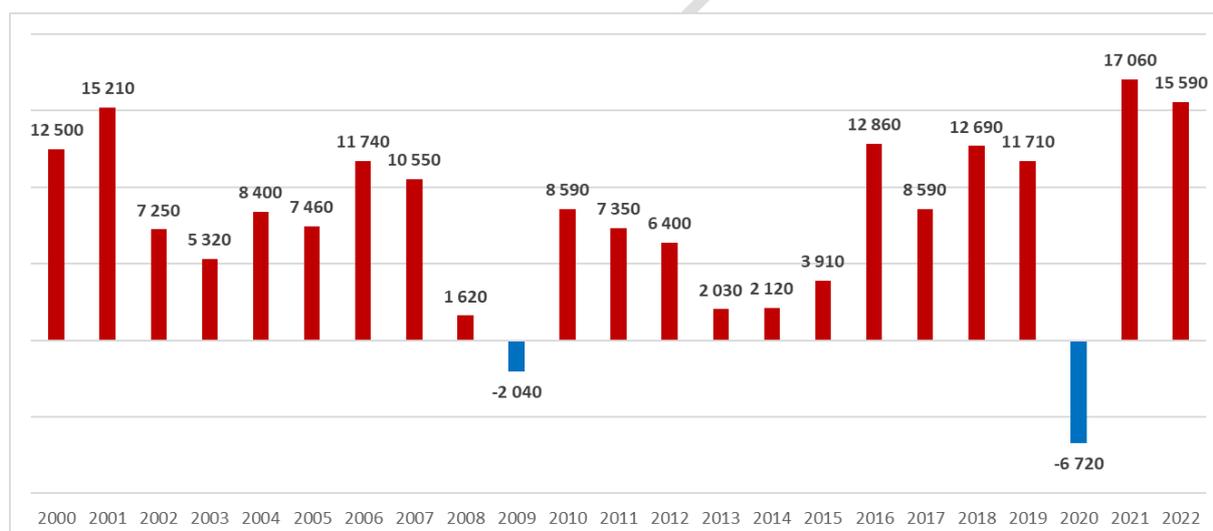


Zoom sur une année 2020 aux statistiques de l'emploi assez particulières

Du début du premier trimestre 2020 au courant de l'année 2021, le contexte de l'emploi salarié privé n'a pas seulement été bouleversé par la pandémie de la Covid-19 mais aussi par une évolution de la façon davantage keynésienne dont les autorités publiques ont eu d'intervenir en soutien de l'économie, l'Etat en particulier assumant d'intervenir désormais autant en soutien qu'en relance de l'économie. À court terme, ces mesures sanitaires ont eu des conséquences économiques brutales et sans précédent, caractérisées par des phases d'arrêt et de redémarrage qui se sont succédé au gré des évolutions de la pandémie. De façon à prendre en compte le caractère assez atypique de l'économie en ces temps de *coronacrise* mais aussi de sortie de cette crise sanitaire en 2021, il a semblé préférable de ne pas prendre en compte les données statistiques de l'année 2020 et donc de comparer la situation 2021 à celle de 2019 qui est la dernière année avant la survenue de la *coronacrise*.

La crise sanitaire de la Covid-19 a mis fin à une décennie de très forte croissance. Une dynamique que connaissait la grande agglomération toulousaine à la suite de l'année 2008 où se sont pourtant conjugués localement les effets de la crise financière des *subprimes* et de la mise en œuvre de plans de restructuration chez Airbus. La grande agglomération toulousaine a alors dégagé plus de 7 620 emplois salariés privés supplémentaires par entre 2009 et 2019 (soit un cumul 76 240 postes). A contre-courant de ces dynamiques passées, la *coronacrise* s'est traduite à Toulouse par la perte sèche de 6 720 emplois salariés privés en 2020. Il s'agit d'un choc sans commune mesure avec la crise de 2008, l'emploi salarié privé n'ayant alors reculé « que » d'un peu plus de deux milles postes en 2009.

Sur le front de l'emploi privé, 2021 a été l'année d'un rebond assez notable faisant suite à de très forts ajustements en 2020 qui avaient concernés l'ensemble des secteurs d'activité. La plupart d'entre eux a retrouvé les niveaux d'activité puis d'emploi qui étaient les leurs avant la crise sanitaire. Ainsi, même s'il était bien engagé, le mouvement de rattrapage n'a pas été entier notamment pour la construction aéronautique. Globalement, ce rebond permet, fin 2021, au territoire de quasiment renouer en volume avec les effectifs d'emplois salariés privés d'avant crise. Abstraction faite du caractère extrêmement particulier de l'année 2020 et de ses statistiques (voir encadré ci-dessus), l'économie de la grande agglomération toulousaine a ainsi gagné 10 440 emplois salariés privés entre 2019 et 2021. En 2022, le tissu entrepreneurial toulousain a continué notablement d'accélérer en matière d'emplois avec 7 860 postes supplémentaires. Depuis la fin des années 2000, la grande agglomération toulousaine a dégagé un total d'un peu plus de 93 000 emplois salariés privés.



Avertissements : A partir de 2006, la série de d'effectifs mobilisée intègre les effectifs apprentis. La comparaison des effectifs entre les périodes 2000-2006 et 2006-2022 doit se faire avec précaution, du fait de modifications apportées au dispositif de mesure par l'Urssaf.

Fig. 18 : Evolution nette annuelle de l'emploi salarié privé dans la grande agglomération toulousaine

Sources : Unedic 2000-2006 et Urssaf Caisse nationale 2006-2022

Ces gains d'emplois s'opèrent majoritairement dans des établissements existants, en développement, et renforcent des polarités économiques où se concentrent les activités et les grands employeurs : Toulouse, Blagnac, Colomiers, Labège et Balma accueillent ainsi les trois quarts des emplois salariés privés de la grande agglomération toulousaine et près de 80% de la croissance.

Les **emplois non salariés** (indépendants, libéraux, auto-entrepreneurs, chefs d'entreprises...), dans un contexte de mutation économique, s'inscrivent également dans une forte dynamique de croissance (+ 2 800 emplois par an en moyenne).

L'emploi public est, avec 118 490 emplois publics et 1 200 établissements, moins prégnant structurellement à Toulouse que dans les autres grandes agglomérations françaises, en légère baisse (-0,1%/an entre 2017 et 2021).

Entre 2006 et 2020, la croissance de la population active¹ résidente est moins importante que celle des emplois au sein de la grande agglomération toulousaine. La satisfaction de l'offre d'emploi repose, dès lors, sur le stock d'actifs présent et en complément sur l'attractivité résidentielle et étudiante toulousaine. Dans le même temps, la population vieillit structurellement ; ce qui contribue à la croissance moins marquée du stock d'actifs.

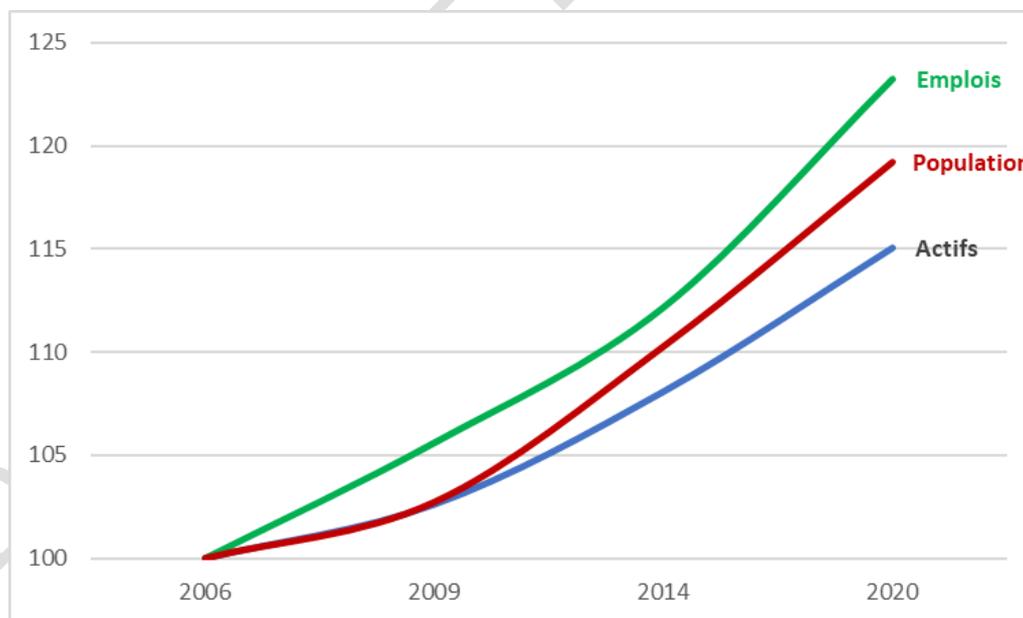
Des stratégies économiques à l'échelle des intercommunalités

Schéma d'organisation des territoires de l'économie de Toulouse Métropole

Schéma de développement économique, commercial et touristique du Sicoval

Plan guide sur le cœur économique du Muretain

Schéma de développement économique du Grand Ouest Toulousain



N.B. : L'évolution entre 2006 et 2020 doit être analysée avec précaution, du fait de modifications apportées au dispositif de mesure par l'Insee

Fig. 19 : Evolution du nombre d'emplois, du nombre d'actifs et du nombre d'habitants au sein de la grande agglomération toulousaine entre 2006 et 2020

Source : Insee RP, Insee FLORES

¹ La population active regroupe l'ensemble des personnes en âge de travailler (15-64 ans) qui sont disponibles sur le marché du travail, qu'elles aient un emploi ou qu'elles soient au chômage.

> Des transferts d'établissements favorables à la démographie d'entreprises du territoire

La grande agglomération toulousaine attire de nombreuses entreprises en création, mais aussi en transferts. Ainsi, en 2021, 21% des établissements composant le tissu économique local relèvent de créations pures (premières immatriculations) ou de transferts d'établissements (changement d'adresses). Ils étaient 14% en 2015.

En 2021, Toulouse Métropole et le Grand Ouest Toulousain sont les deux intercommunalités qui enregistrent le taux de création le plus élevé (22 et 21%).

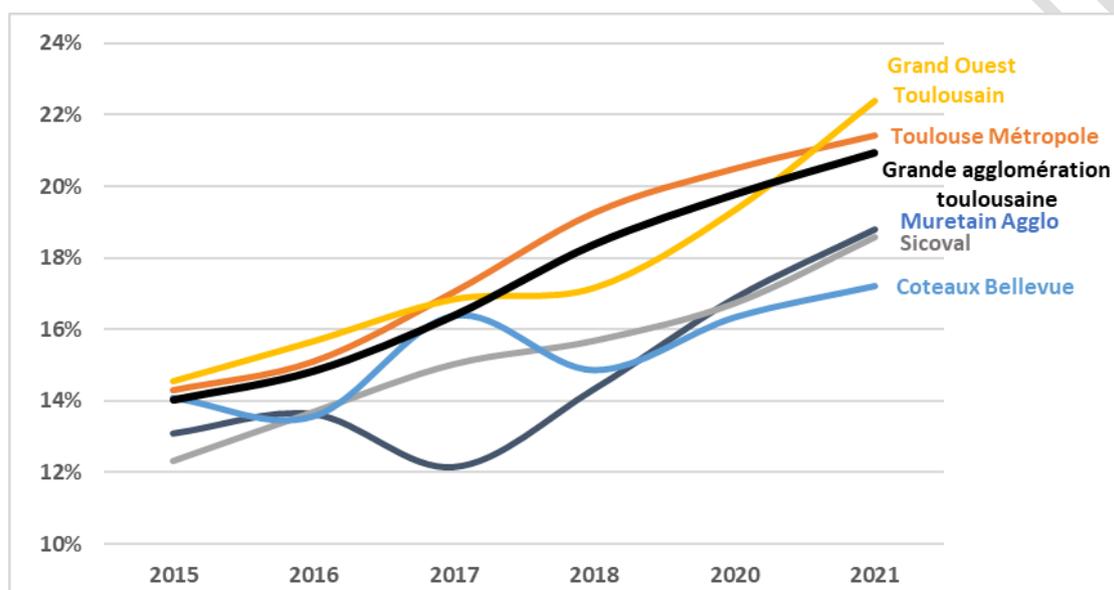


Fig. 20 : Evolution du taux de création d'établissements au sein de la grande agglomération toulousaine entre 2015 et 2020

Source : Insee RP, Système d'information sur la démographie d'entreprises (SIDE)

> Une création nette d'emplois tirée par l'économie productive

Les leviers de développement de l'économie toulousaine sont plus diversifiés que ne le laissent penser les représentations du territoire, concentrées sur l'aéronautique notamment.

Les **activités de la sphère productive**¹ ont assuré les deux tiers des gains d'emplois observés dans l'agglomération depuis le début des années 2010. Parmi celles-ci, les services aux entreprises, essentiellement les activités d'étude et d'ingénierie ainsi que le conseil informatique, d'une part et la construction aéronautique et spatiale d'autre part, ont directement tiré cette croissance. Les activités logistiques créent également des emplois, dans une moindre mesure.

Les **activités présentielle**² ont également largement contribué à la dynamique toulousaine, portée par le moteur démographique de l'agglomération. Il s'agit en particulier de trois grands types d'activités : celles des services aux particuliers, essentiellement la santé et l'action sociale, celles des services collectifs comme la restauration et la location et enfin, les activités commerciales, pourtant impactées par les nouveaux modes de consommation et le e-commerce.

¹ Les activités de la sphère productive sont liées à la production de biens et services visant à atteindre préférentiellement des marchés étendus, extérieurs au territoire.

² Les activités de la sphère présentielle (ou dite « résidentielles ») sont développées en réponse aux besoins courants de la population présente sur le territoire.

Les **activités du BTP**, à mi-chemin entre les activités productives et résidentielle, contribuent également aux gains d'emplois de façon plus modeste. La bonne orientation de ces activités est révélatrice de l'importance de l'attractivité résidentielle du territoire mais aussi de la réalisation de grands projets d'infrastructures portés par les pouvoirs publics.

Si les gains d'emplois sont davantage tirés par l'économie productive, l'emploi reste néanmoins majoritairement dominé par la sphère résidentielle.

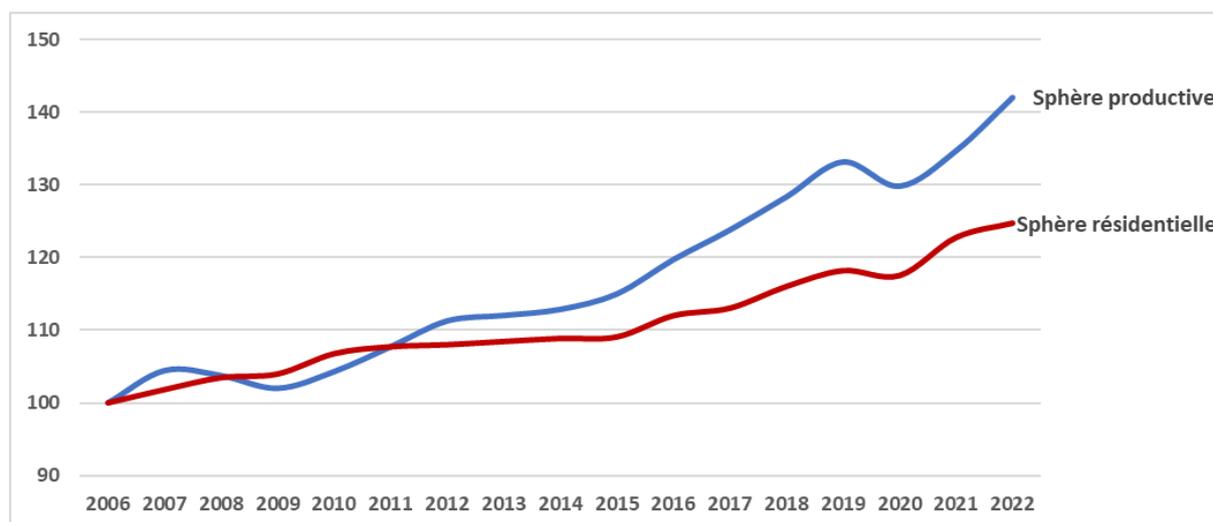


Fig. 21 : Evolution de l'emploi salarié privé par grande sphère économique dans la grande agglomération toulousaine (base 100 en 2006)

Source : Urssaf Caisse nationale 2006-2022

> Des emplois principalement occupés par les habitants du territoire

Au sein de la grande agglomération toulousaine, les emplois de chaque intercommunalité sont majoritairement occupés par leurs actifs résidents (de l'ordre de 38% pour les Coteaux Bellevue à 66% pour Toulouse Métropole). Les actifs habitant Toulouse Métropole occupent aussi des emplois des intercommunalités voisines. Les actifs résidant hors de la grande agglomération toulousaine occupent également au moins 20% des emplois du territoire, témoignant de flux domicile-travail qui ne s'arrêtent pas au périmètre administratif du SCoT.

Néanmoins, ces ratios varient selon la structure de l'emploi. En effet, le Sicoval, qui a développé des filières avec des métiers très spécialisés, présente un bassin de main d'œuvre plus large que le Muretain Agglo par exemple.

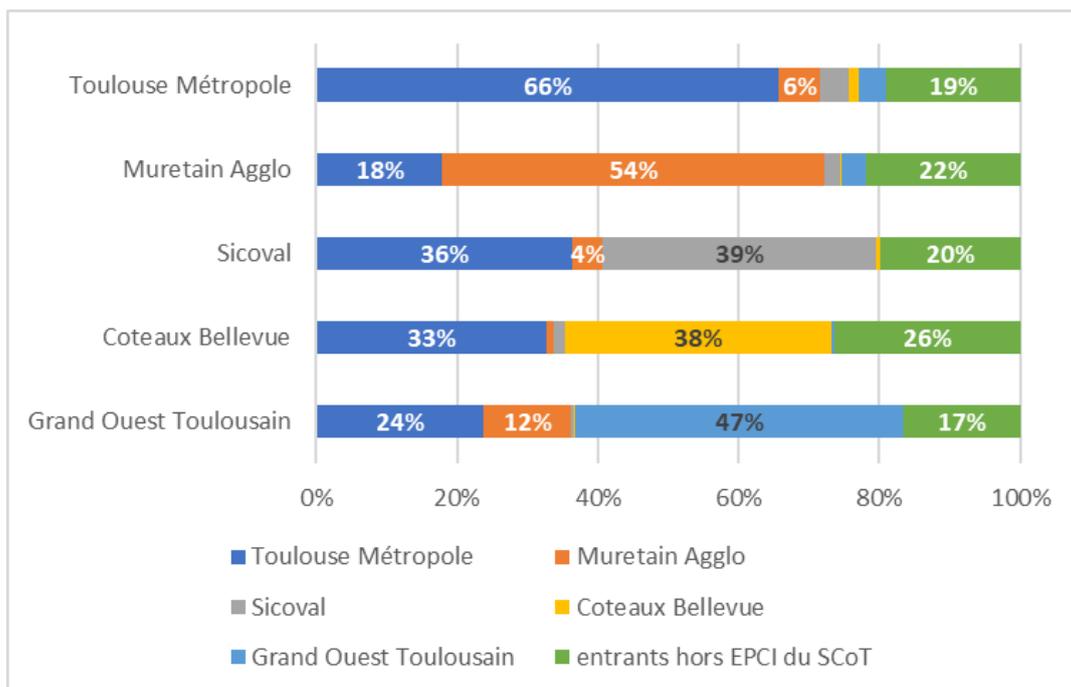


Fig. 22 : Où habitent les habitants occupant les emplois existants au sein de chaque intercommunalité de la grande agglomération toulousaine en 2020 ?

Source : Insee RP

> Quelles évolutions de l'emploi dans les années à venir ?

La corrélation entre accueil démographique sur le territoire et création d'emplois peut être mesurée par le ratio habitant / emploi¹, stable depuis 10 ans à l'échelle de la grande agglomération toulousaine (1,89 habitants par emploi en 2020).

Ainsi, selon les projections démographiques OMPHALE développées par l'Insee, il est possible d'estimer les besoins d'emplois pour le territoire en maintenant ce ratio habitant / emploi. Ceux-ci s'élèveraient alors à près de **102 000 emplois entre 2020 et 2045** (selon le scénario central d'OMPHALE 2022), établissant un total d'environ 674 000 emplois sur le territoire en 2045.

A noter néanmoins que ces projections de l'emploi sur des périodes à moyen et long termes présentent de nombreuses limites. En effet, des incertitudes pèsent aujourd'hui sur l'économie mondiale, sur l'évolution des marchés des grands donneurs d'ordre de l'agglomération et sur la notion même d'emplois avec la robotisation / automatisation à l'œuvre des process de production et l'impact de l'intelligence artificielle.

¹ Ce ratio mesure le nombre d'habitants d'un territoire pour un emploi au sein de ce même territoire. Il permet de mettre en exergue la tension qu'il peut exister sur un territoire en matière d'emplois.



Zoom sur le développement de nouvelles formes d'organisation du travail

Longtemps en recul par rapport à d'autres pays développés, la pratique du télétravail a connu en France un développement soudain et intense pendant la période du confinement relative à la pandémie de la Covid-19, devenant la norme pendant quelques mois dans de très nombreux secteurs d'activités. S'il est en net recul depuis le déconfinement, la pratique perdure et se développe, même si elle reste minoritaire. En 2022, l'Insee considère qu'en moyenne, près d'un salarié sur cinq a télétravaillé au moins un jour par semaine, la pratique concernant un peu plus les femmes et les 25-49 ans. Le télétravail est particulièrement répandu parmi les cadres (52,2%), pratiqué dans une moindre mesure parmi les professions intermédiaires (19,4%) et les employés (8,5%) et il est quasi inexistant parmi les ouvriers. D'après Pôle Emploi, 60% des annonces ont fait mention du télétravail en 2022. Selon Prevaly¹, le télétravail a donné lieu, dans l'arrondissement de Toulouse, à la signature de 1 721 conventions spécifiques en 2021 contre 808 deux ans auparavant, la pratique concernant majoritairement des grandes entreprises de plus de 250 salariés. Dans l'aire d'attraction de la ville de Toulouse, l'agence d'urbanisme de Toulouse estime à 130 000 le nombre d'emplois télétravaillables dont un sur quatre localisé au sein de Toulouse Métropole. La part de postes pouvant être télétravaillés varie notablement selon les activités : 70% en bureaux d'études, en ingénierie et en informatique mais 36% dans la fabrication de matériels de transport, la construction aéronautique...

La massification du télétravail pose néanmoins de nombreuses questions de différentes natures à appréhender et soulève des enjeux qu'il faut anticiper. Au-delà des questions logistiques et organisationnelles, elle contribue à s'interroger sur le sens du travail et de ses modalités, qu'il s'agisse des horaires ou la sociabilité au bureau, l'absence d'échanges directs spontanés étant reconnue comme un facteur fortement limitant de la créativité et de la plus-value collective d'une entreprise.

Concernant l'immobilier d'entreprise, si le télétravail peut ne pas avoir un effet important sur la taille des locaux professionnels, il peut en revanche nécessiter leur réorganisation. Si les temps individuels de travail peuvent être réalisés à domicile, les temps passés dans l'entreprise seront à valoriser pour maximiser les échanges, la collaboration, la cohésion. Des espaces de réunions plus importants sont à prévoir, ainsi que des équipements de visioconférence (matériel, salles dédiées...). Une entreprise qui veut retenir ses employés devra également favoriser des espaces agréables, conviviaux, parfois même ludiques. Cela pourrait accélérer la dépréciation d'une partie du parc d'immobilier d'entreprise, peu adapté à ces évolutions. L'ensemble de ces tendances n'est pas neutre pour la programmation d'immobilier d'entreprise dans les métropoles et notamment pour les locaux tertiaires.

En matière de parc résidentiel, la période du confinement a révélé les enjeux de la qualité des logements, non seulement pour leur capacité à proposer un extérieur, une proximité avec des équipements ou des espaces de nature, mais aussi pour la possibilité offerte de pratiquer le télétravail dans un espace bien identifié, confortable et suffisamment isolé du bruit familial. Alors que la tendance récente est d'aller vers des tailles de logements plus petites pour répondre aux contraintes économiques, notamment dans la construction d'appartements, la demande va, à l'inverse, devenir plus exigeante sur la qualité des logements et leur possibilité de répondre à de nouvelles fonctionnalités pour des habitants qui pourraient être amenés à y passer plus de temps (terrasses, connexion internet, espaces dédiés, sécurité des données...). De nouvelles solutions sont à imaginer, tels des

¹ Issue de l'union des services de santé au travail toulousains, Prevaly fournit à ses entreprises adhérentes et à leurs travailleurs un ensemble socle de services qui couvre les missions prévues à l'article L. 4622-2 du Code du Travail en matière de prévention des risques professionnels, de suivi individuel des travailleurs et de prévention de la désinsertion professionnelle.

lieux multifonctionnels ou encore des espaces de télétravail mutualisés à l'échelle d'un immeuble, d'une opération... Les espaces mutualisés de télétravail (espaces de coworking, ateliers collaboratifs, fablabs, espaces dédiés dans les aéroports ou les gares...) connaissent, quant à eux, un fort développement depuis plusieurs années. Ces espaces se sont notamment développés dans les centres urbains, mais ont aussi essaimé dans certaines communes périurbaines ou rurales voyant là un facteur d'attractivité. Les grandes entreprises ont peu reconnu l'intérêt de mobiliser des tiers lieux pour développer le télétravail de leurs employés. A Toulouse, Airbus a favorisé par exemple le télétravail à domicile ou en créant des espaces dédiés dans leurs différents sites pour des employés qui sont habituellement rattachés à un site plus éloigné de leurs domiciles. Le développement de la pratique du télétravail pourrait changer la donne et redonner aux tiers lieux une nouvelle dynamique à partir d'employés mal installés chez eux pour télétravailler (confort, bruit, connexion Internet...) ou en recherche de contacts humains. Les espaces de coworking qui fonctionnent le mieux sont insérés dans des centralités urbaines dynamiques proposant des commerces, des services, une bonne accessibilité multimodale... Au sein de la grande agglomération toulousaine, une cinquantaine de lieux compose aujourd'hui cette offre pour, in fine, répondre à la demande et susciter de nouvelles attentes. Si ces sites se développent rapidement dans le centre-ville de Toulouse, une offre se déploie aussi en périphérie et au-delà des limites de l'agglomération.

Le développement du télétravail pourra avoir des effets structurants sur des politiques de mobilité qui cherchent à maîtriser l'usage de la voiture autosoliste qu'il s'agisse de :

- Dimensionnement des réseaux en heures de pointe : Moins de déplacements domicile-travail peut donc entraîner théoriquement moins de congestion le matin et le soir. Néanmoins, une partie des télétravailleurs continueront à se déplacer en heures de pointe (accompagnement scolaire, loisirs, achats...). De plus, dans le contexte toulousain de forte demande de mobilité, une diminution de la demande se traduit par une moindre congestion (théorique) et par conséquent par un report modal vers l'automobile. Ainsi, en septembre 2020, dans un contexte de moindre mobilité liée à la crise (chômage partiel, télétravail...), les trafics routiers toulousains sont revenus quasiment à la normale alors que le réseau de transports publics observait des baisses de trafics significatives.
- D'augmentation des déplacements autour du domicile des télétravailleurs à même de générer une restructuration des espaces publics pour que ces déplacements se fassent à pied ou à vélo.
- D'un accroissement de la sédentarisation des actifs avec des activités de plus en plus connectée et « à domicile » : e-commerce, e-loisirs...
- D'un développement de la tendance des actifs à déménager et accepter de faire des distances plus longues, avec un impact négatif sur les réseaux notamment routiers.

Pratiqué de manière significative, le télétravail pourrait donc avoir de multiples conséquences à l'échelle individuelle ou collective. Il pourrait également remettre en cause un des fondements des phénomènes urbains et métropolitains des derniers siècles, à savoir la proximité et la connexion entre lieux de domicile et lieux d'emplois. Ces liens s'étaient récemment distendus depuis plusieurs années avec l'étalement urbain ou le développement de phénomènes de « grands navetteurs » permis par le développement des réseaux de transport. Le télétravail pourrait les couper de façon plus nette jusqu'à réinterroger le modèle territorial actuel. Si certains territoires ruraux voient d'un bon œil une forme d'attractivité retrouvée, les conséquences pourraient être très importantes pour l'ensemble des territoires (étalement urbain, consommation foncière, besoins d'équipements et d'immobilier d'entreprise, ségrégation sociale...).

Enfin, un renchérissement fort et continu du prix des carburants pourrait complexifier la compréhension et l'anticipation de ces différents effets de la pratique du télétravail. Quid des effets d'une telle évolution pour les travailleurs mais aussi en matière de choix managériaux concernant la façon de mobiliser l'immobilier d'entreprises et les tiers-lieux dans la grande agglomération toulousaine, les arbitrages pouvant différer selon que l'on considère son cœur urbain ou ses territoires périphériques ?

2.2. Des territoires de l'économie renforcés, des équilibres questionnés

> Entre héritage et modernité, un renforcement de l'empreinte des activités économiques au sein de l'agglomération

Au cours de la seconde moitié du XX^e siècle, on observe une diffusion de l'emploi au-delà de la seule commune de Toulouse. Des constructions de locaux économiques se développent dans les années 1970 en périphérie de la ville-centre et le long des principaux axes routiers (notamment à l'est puis au nord le long de la RD820) et plusieurs pôles d'emplois apparaissent : Toulouse, Muret mais aussi Blagnac/Colomiers et Portet-sur-Garonne. Cette diffusion se poursuit dans les années 1980 et 1990 notamment sur les communes de la première puis de la deuxième couronne, avec notamment le développement du pôle économique de Labège. Enfin, dans les années 2010, le pôle de Balma-Gramont émerge autour du terminus de la ligne A du métro.

Désormais, l'attractivité économique de l'agglomération s'étend bien au-delà de son périmètre. **La zone d'emploi de Toulouse regroupe ainsi 335 communes** en 2020 et déborde sur l'ensemble de ses départements voisins. Les emplois localisés au sein de la grande agglomération toulousaine représentent 91,2% des emplois de la zone d'emploi.

Au sein de la grande agglomération toulousaine, bien que de nombreuses communes soient pourvoyeuses d'emplois, ceux-ci tendent néanmoins à se **concentrer aujourd'hui au sein de six communes du territoire** (Toulouse, Blagnac, Colomiers, Labège, Balma et Muret) qui représentent 71% des emplois. Les communes voisines profitent de cette dynamique tandis que les périphéries de la grande agglomération toulousaine (coteaux Est notamment) demeurent éloignées des sites économiques.

Les zones d'emplois (Insee)

Les zones d'emplois représentent des espaces géographiques à l'intérieur desquels la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lesquels les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts.

Chiffres clés

1,06 actif pour un emploi

Grands pôles d'activités (cf. zoom ci-après) :

- 78% des emplois
- 95% des bureaux
- 90% des locaux d'activité
- 42% des établissements
- 44% d'emplois salariés liés à la sphère productive, 33% à la sphère résidentielle et 22% d'emplois publics

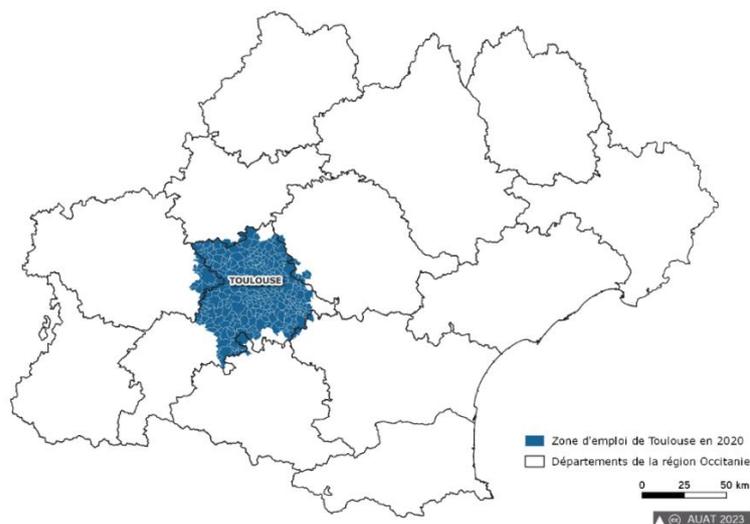


Fig. 23 : Zone d'emploi de Toulouse en 2020

Source : Insee

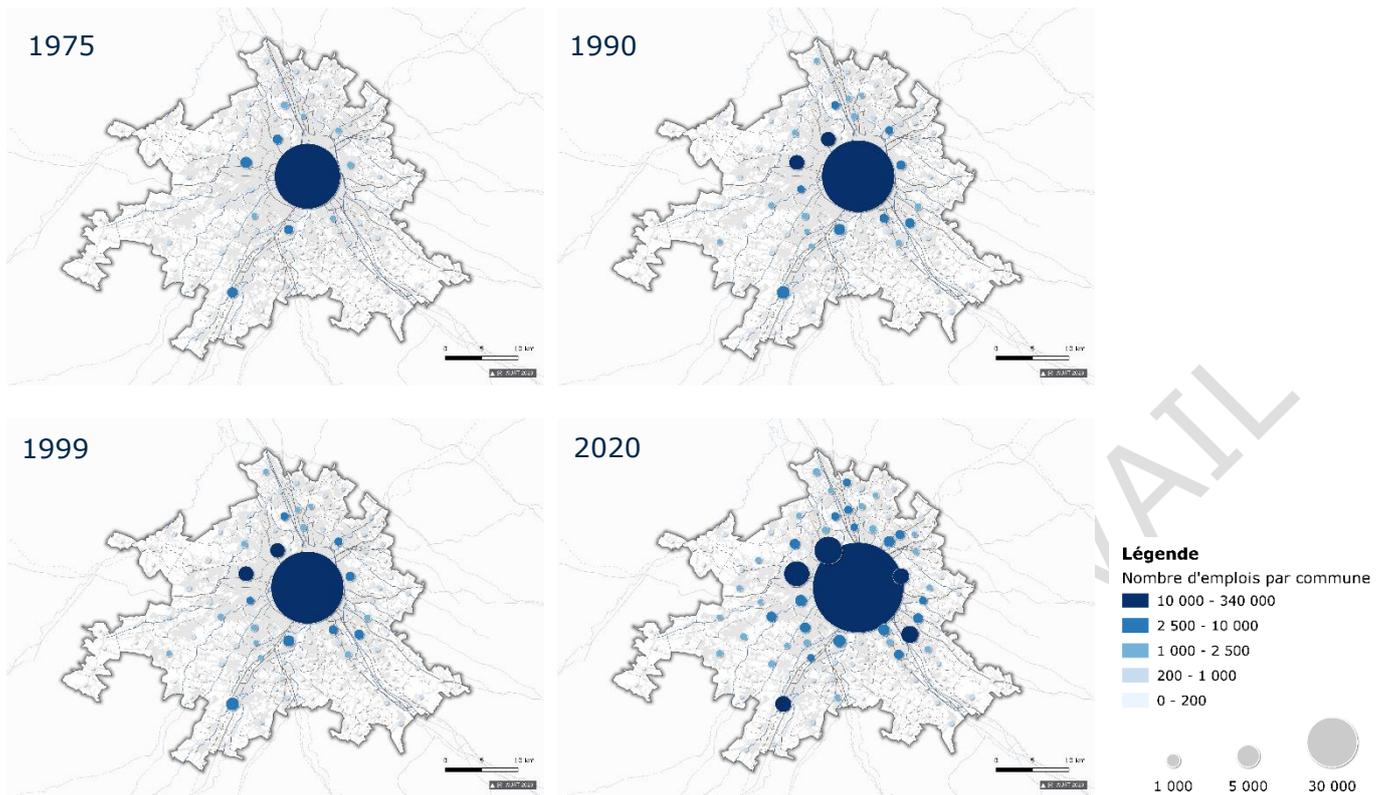


Fig. 24 : L'évolution de l'emploi communal entre 1975 et 2020 au sein de la grande agglomération toulousaine

Source : Insee RP

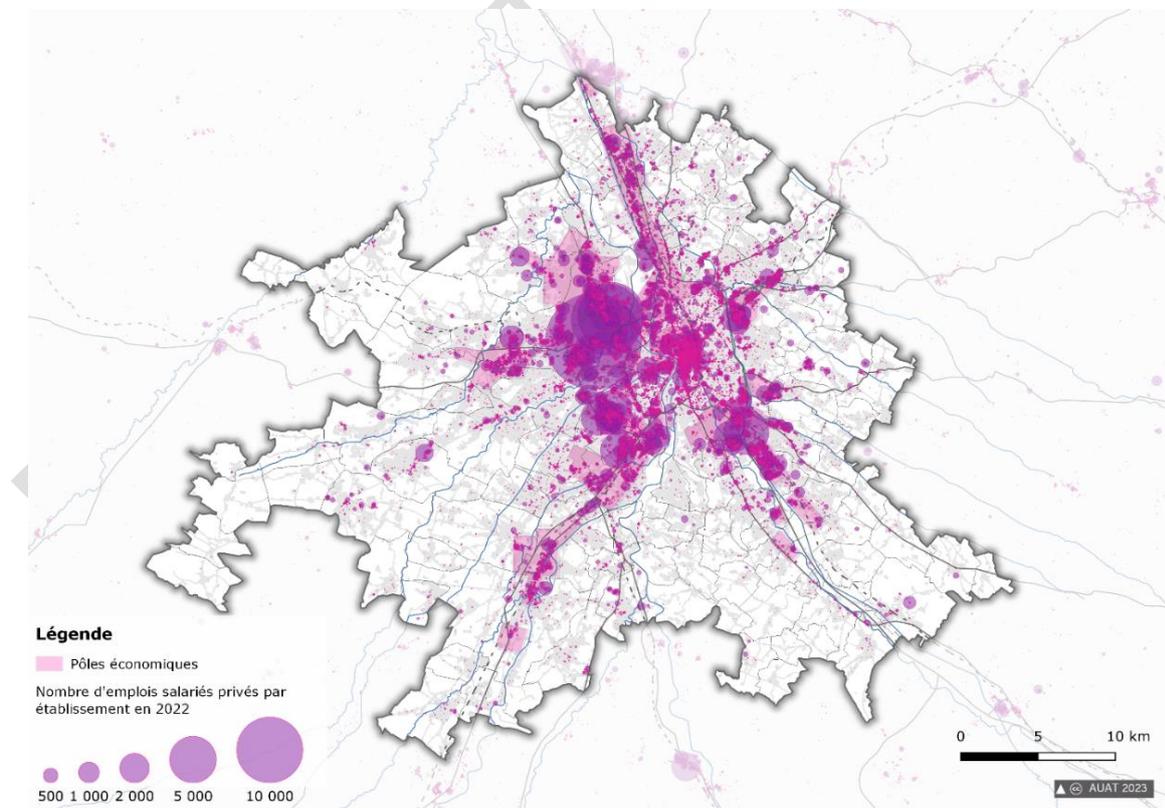


Fig. 25 : Emploi salarié privé par établissements de la grande agglomération toulousaine en 2022

Source : Insee Sirene, Urssaf Caisse nationale

De même, l'analyse du ratio communal du nombre d'actifs par emploi permet de mettre en évidence la vocation fortement économique de certaines communes du territoire. Les communes de la proche périphérie de Toulouse, ainsi que la commune de Muret, présentent ainsi des ratios avoisinant l'équilibre d'un actif par emploi, mais plus on s'éloigne de Toulouse et plus ce ratio tend à se dégrader.

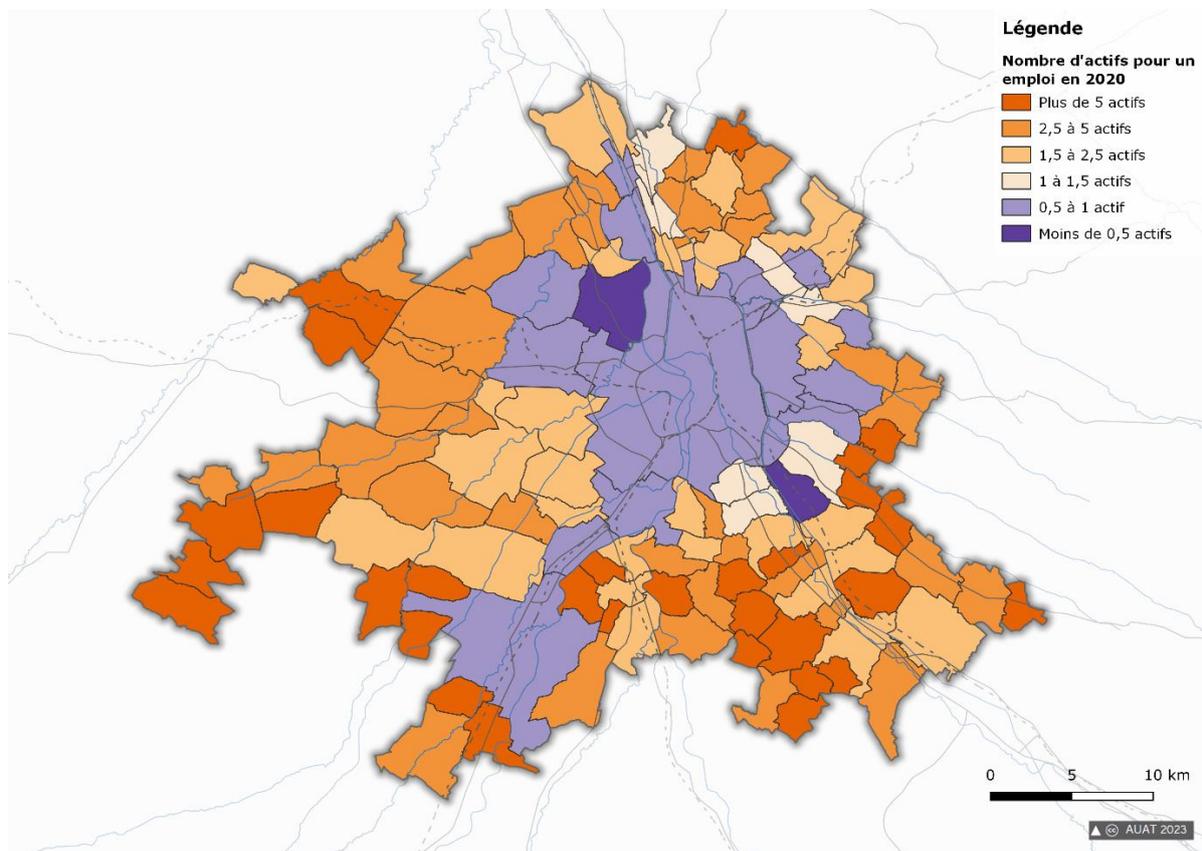


Fig. 26 : Nombre d'actifs pour un emploi à l'échelle des communes de la grande agglomération toulousaine en 2020

Source : Insee RP

> De grands pôles d'activités, entre zones dédiées et tissus mixtes

Le territoire de la grande agglomération toulousaine est structuré par de grands pôles d'activités, délimités géographiquement et ciblant les lieux de concentration des emplois, privés comme publics. Seize grands pôles **concentrent ainsi 78% des emplois**, mais seulement la moitié des établissements d'activités¹. En effet, le tissu économique s'appuie sur un très grand nombre de petites unités (sociétés unipersonnelles, artisans, commerçants...) qui se localisent dans le tissu urbain mixte, en diffus, au sein des quartiers résidentiels ou dans les centres-villes des communes.

L'**orientation économique** de ces pôles est **diversifiée** (cf. zoom ci-après sur les grands pôles d'activités).

¹ Les établissements d'activités comprennent à la fois les entreprises mais également les établissements relevant d'un statut associatif, les fondations...



Zoom sur les grands pôles d'activités

Les pôles économiques caractérisent des lieux où se concentrent les activités et les emplois. Ils relèvent d'une observation factuelle : il s'agit de territoires associant à la fois des zones strictement dédiées à l'accueil d'entreprises, de grandes zones d'équipements (hôpitaux, établissements d'enseignement, complexe scientifique...) et des tissus mixtes.

Le niveau de concentration des emplois fait apparaître des pôles de différentes tailles :

- Au premier rang, le centre-ville de Toulouse regroupe à lui seul 92 000 emplois.
- Suit la plateforme aéroportuaire et aéronautique qui accueille près de 90 000 emplois « sur site ». Cette filière reste géographiquement très concentrée.
- Le pôle d'activités sud-est, par regroupement des différents sites (Enova, Montaudran, Ranguel, Parc technologique du Canal, La Plaine...), compte 75 000 emplois.
- Au sud-ouest, le pôle associant Basso-Cambo / Oncopôle / Chapitre-Thibaud / Vauquelin, génère 69 000 emplois.
- Sur la rive gauche de la Garonne, le pôle Purpan / Cartoucherie accueille 38 000 emplois.
- L'axe nord, depuis Fondeyre sur Toulouse jusqu'à Eurocentre, rassemble 30 000 emplois au total.
- Le pôle Balma-Gramont représente 21 000 emplois.
- Le pôle d'activités sud intégrant Francazal, le pôle de Muret et le pôle d'activités ouest sur Colomiers et Plaisance-du-Touch comptabilisent chacun entre 10 000 et 12 000 emplois.
- Le pôle Borderouge, dont le développement se poursuit, accueille aujourd'hui 7 000 emplois.

L'aire d'influence des grands pôles d'activités dessine des bassins de mobilité liés aux déplacements domicile-travail. Chacun de ces bassins s'arrime à une polarité majeure, souvent localisée sur Toulouse, complétée d'une offre qui poursuit son développement en proche périphérie.

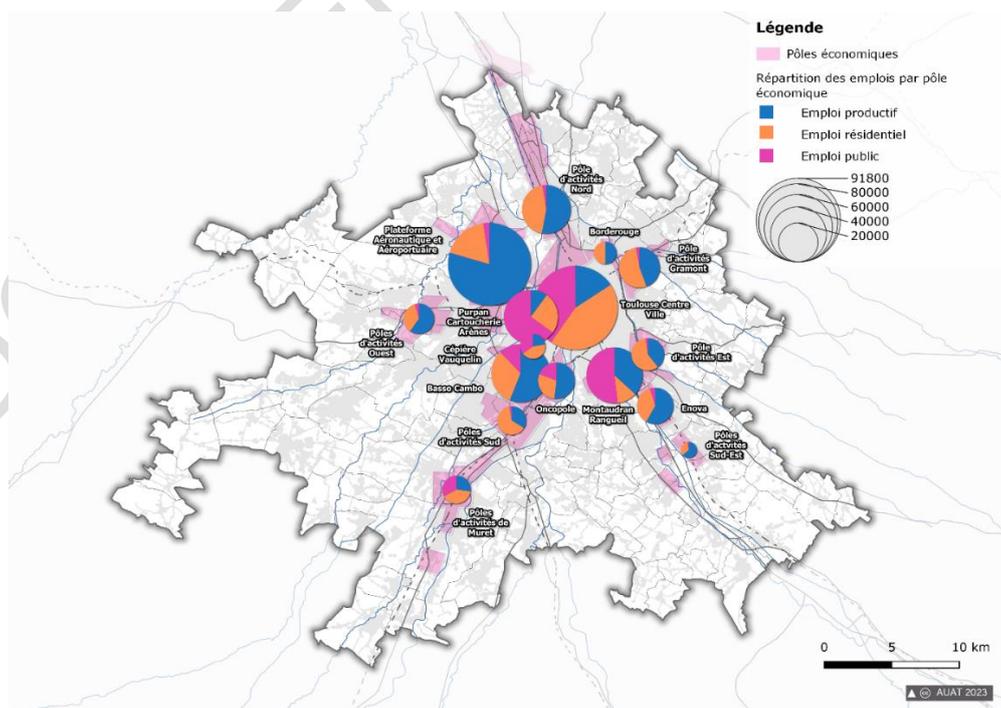


Fig. 27 : Les pôles économiques de la grande agglomération toulousaine

Source : AUAT

> Une géographie de l'innovation qui dessine des lieux d'hyper-concentration métropolitaine

L'analyse de l'implantation des « acteurs » de l'innovation (acteurs économiques en lien avec les fonctions métropolitaines) met en évidence des lieux de concentration des fonctions métropolitaines de la grande agglomération toulousaine. Au sein de ces derniers, on recense ainsi les grands équipements et services de niveau métropolitain, les pôles d'emplois majeurs mais aussi une offre diversifiée en modes de déplacement.

Ces secteurs hyper-métropolitains, « vitrines » de l'excellence et du savoir-faire toulousain, dessinent un arc de cercle depuis la plateforme aéronautique et aéroportuaire de Blagnac, transitant par les campus d'innovation de Basso-Cambo et de l'Oncopole jusqu'au plateau technopolitain du Sud-Est (complexe scientifique de Rangueil, parc du canal, Toulouse Aerospace, Montaudran, Enova). Le centre-ville de Toulouse se démarque également comme vitrine de l'agglomération et les projets de restructuration qui sont à l'œuvre seront de nature à conforter sa vocation centrale (par exemple, renforcement d'une place forte tertiaire au sein du projet Grand Matabiau, quais d'Oc).

Néanmoins, l'innovation ne se réduit pas à un cumul de facteurs génériques : enseignement supérieur, recherche, entreprises à forte valeur ajoutée, start-ups, capital-risque... Leur mise en réseau constitue des leviers de développement tout aussi essentiels.

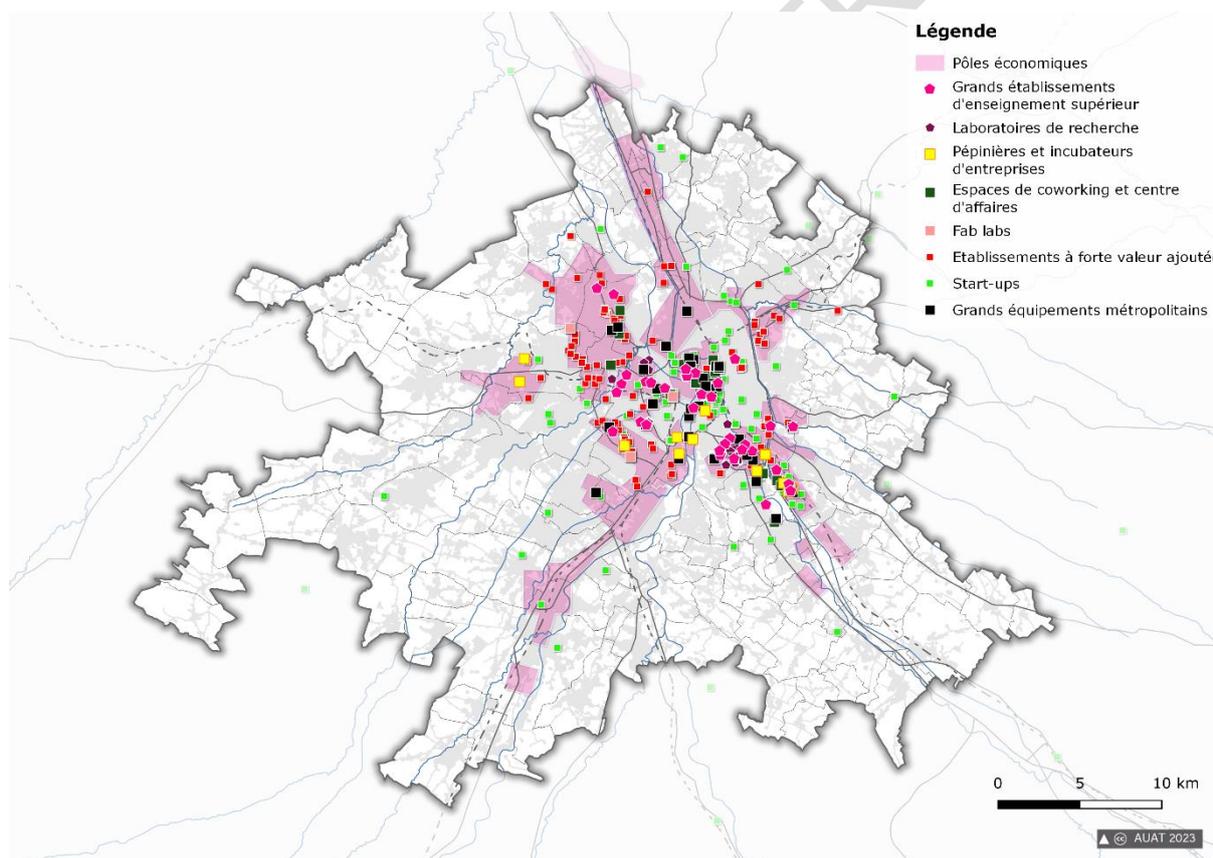


Fig. 28 : Concentration des grandes fonctions économiques au sein de secteurs hyper-métropolitains

Source : AUAT

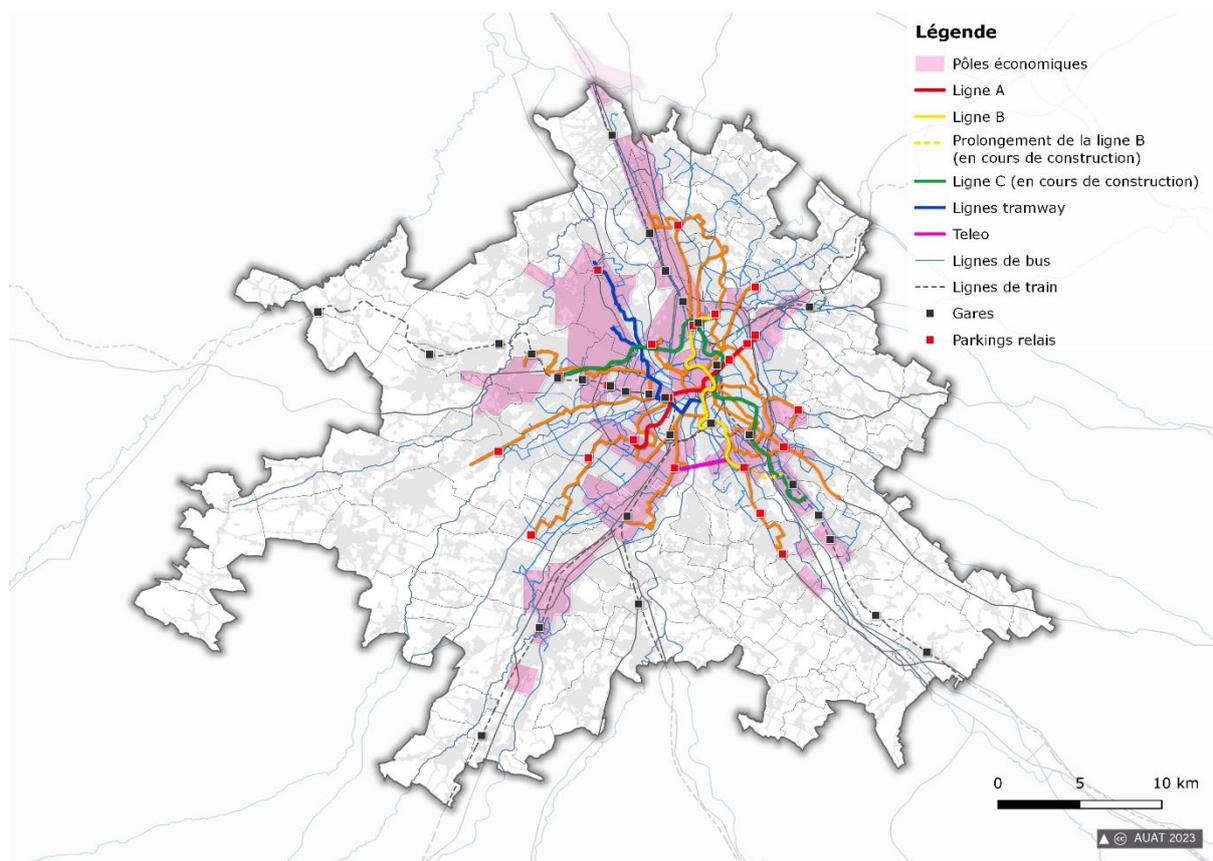


Fig. 29 : Desserte en transports en commun des secteurs de concentration des fonctions métropolitaines

Source : AUAT

> Des créations d'emplois principalement concentrées au sein de zones dédiées

Un peu plus de 45 000 emplois salariés privés ont été créés au sein de la grande agglomération toulousaine entre 2018 et 2022. Près de 80% d'entre eux l'ont été au sein de **zones d'activités économiques dédiées** venant principalement conforter la croissance des établissements existants. Les autres se sont insérés dans **des tissus mixtes**.

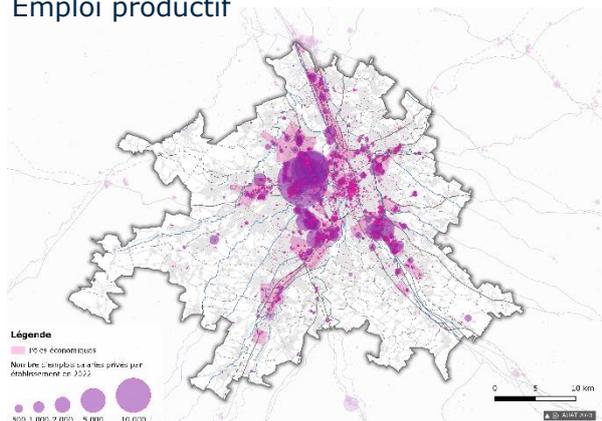
Cette dénomination de « tissus mixtes » recouvre différentes configurations territoriales : le centre-ville de Toulouse, les faubourgs, les pôles urbains, les pôles de santé... Il peut aussi s'agir de nouveaux quartiers qui, au cours de la dernière décennie, ont vu le jour ou ont continué à se développer par le biais d'opérations d'ensemble : Andromède à Blagnac et Beauzelle, Borderouge, Montaudran et Saint-Martin-du-Touch à Toulouse, Ramassiers à Colomiers, Gramont à Balma... Ces quartiers, bien que globalement mixtes, tendent à séparer les fonctions économiques des fonctions résidentielles créant ainsi de véritables zones d'activités économiques.

> Des logiques d'implantation différenciées selon les secteurs économiques

Les logiques d'implantation des entreprises répondent à des besoins spécifiques.

Ainsi, les **emplois productifs** tendent à se concentrer au sein de quelques grands pôles d'activités tels que précédemment présentés. A contrario, **l'emploi présentiel**, répondant aux besoins courants de la population, se diffuse largement sur le territoire en accompagnement de l'accueil démographique.

Emploi productif



Emploi présentiel

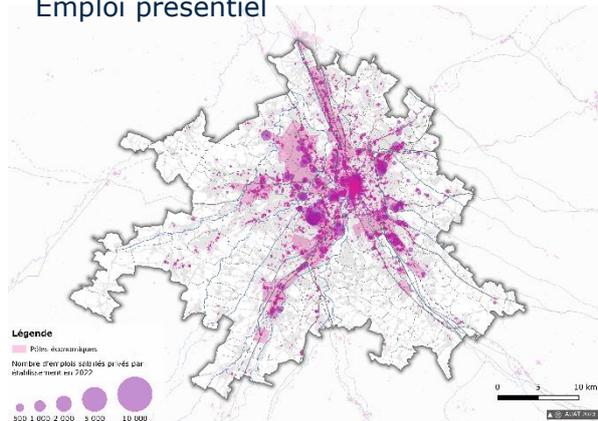


Fig. 30 : Localisation de l'emploi productif et de l'emploi présentiel au sein de la grande agglomération toulousaine en 2022

Sources : Insee Sirene, Urssaf Caisse nationale



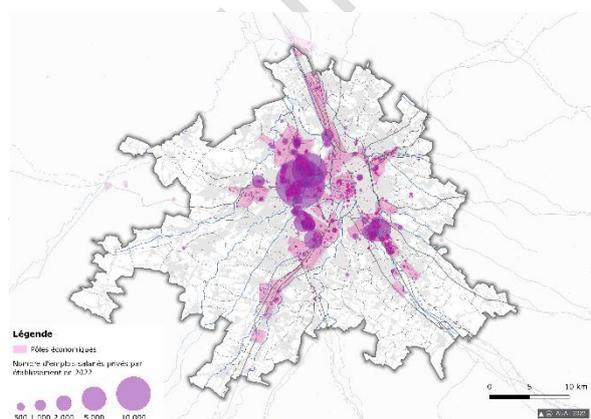
Zoom sur la géographie économique des grands secteurs d'activités

Aéronautique et aérospatial (activités de construction et sous-traitance directe d'activités de service) : 115 590 emplois au sein de 3 840 établissements (30,1 emplois par établissement / 23,5 emplois par établissement en excluant Airbus Group).

Autres secteurs industriels : 23 800 emplois au sein de 1 550 établissements (15,3 emplois par établissement / 14,6 emplois par établissement en excluant Continental)

67% des emplois de ces secteurs sont concentrés au sein de quatre pôles d'activités : la plateforme nord-ouest (Blagnac / Colomiers / Saint-Martin du Touch), le secteur de Basso Cambo, le complexe Ranguel-Montaudran ainsi que le secteur sud-est de Labège-Enova et du Parc Technologique du Canal. Ces lieux d'implantation permettent une grande proximité entre les donneurs d'ordre et tout l'écosystème associé.

Secteur aéronautique et aérospatial



Autres activités industrielles

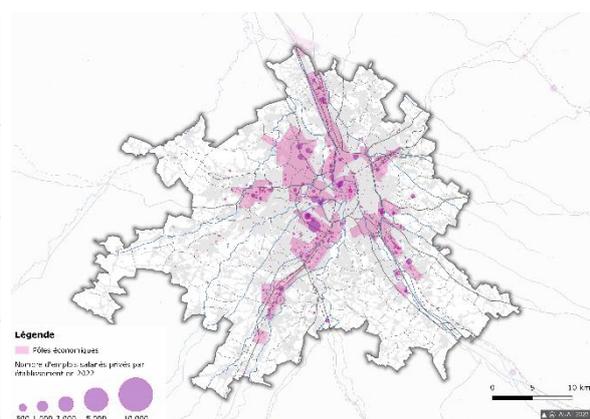
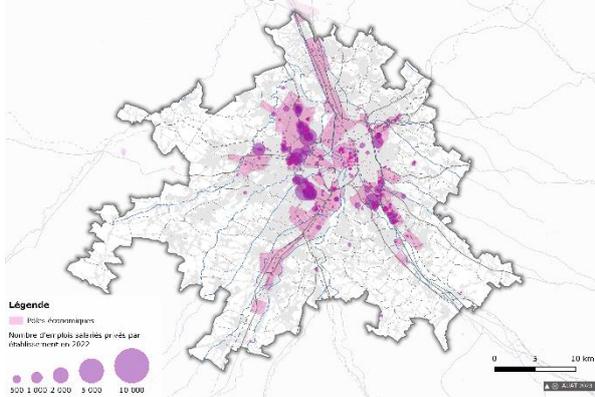


Fig. 31 : Localisation des emplois salariés privés par établissement des secteurs aéronautique et aérospatial et des autres activités industrielles en 2022

Sources : Insee Sirene, Urssaf Caisse nationale

Activités numériques (programmation, conseil, édition de logiciels, télécommunications...) : 73 230 emplois au sein de 2 620 établissements (28 emplois par établissement en moyenne). Cinq sites polarisent ces emplois. Quatre regroupent plus de 5 000 emplois en écosystème : la plateforme nord-ouest (27 500 emplois), la zone de Basso Cambo (13 600 emplois), Montaudran-Rangueil (6 500 emplois) et le secteur de Labège-Enova (5 600 emplois). Le centre-ville suit avec 4 200 emplois. En dehors de ces secteurs, les porteurs de projet sont en quête d'une « adresse » et privilégient ainsi le centre-ville de Toulouse et la proximité aux fonctions métropolitaines.

Activités numériques



De nouveaux produits immobiliers se développent pour répondre à leurs attentes et aux nouvelles formes d'organisation du travail que ces activités tendent à développer.

Fig. 32 : Localisation des emplois salariés privés par établissement dans le secteur du numérique en 2022

Sources : Insee Sirene, Urssaf Caisse nationale

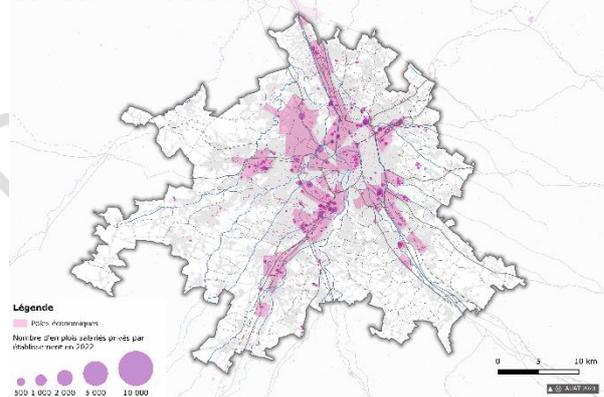
Activités de travaux publics, génie civil, de construction et du bâtiment : 32 370 emplois au sein de 4 120 établissements (7,9 emplois par établissement en moyenne).

Leur implantation peut constituer de forts enjeux de renouvellement urbain à proximité d'infrastructures et de réseaux de transport collectif.

Fig. 33 : Localisation des emplois salariés privés par établissement dans les secteurs du bâtiment et des travaux publics en 2022

Sources : Insee Sirene, Urssaf Caisse nationale

Activités du BTP



Activités de transports et de logistique : 51 470 emplois au sein de 3 220 établissements (16 emplois par établissement en moyenne)

20% des emplois est localisé au nord de l'agglomération, à proximité immédiate du réseau autoroutier.

Ces activités nécessitent des surfaces d'entrepôts conséquents (supérieures à 5000 m²) qui, avec l'évolution des modes de consommation, ne cessent de croître. En outre, leur localisation constitue des enjeux forts en matière d'accessibilité mais aussi de gestion des externalités négatives associées (cf. paragraphe suivant).

Fig. 34 : Localisation des emplois salariés privés par établissement dans le secteur de la logistique en 2022

Sources : Insee Sirene, Urssaf Caisse nationale

> Une production d'immobilier d'entreprise dynamique

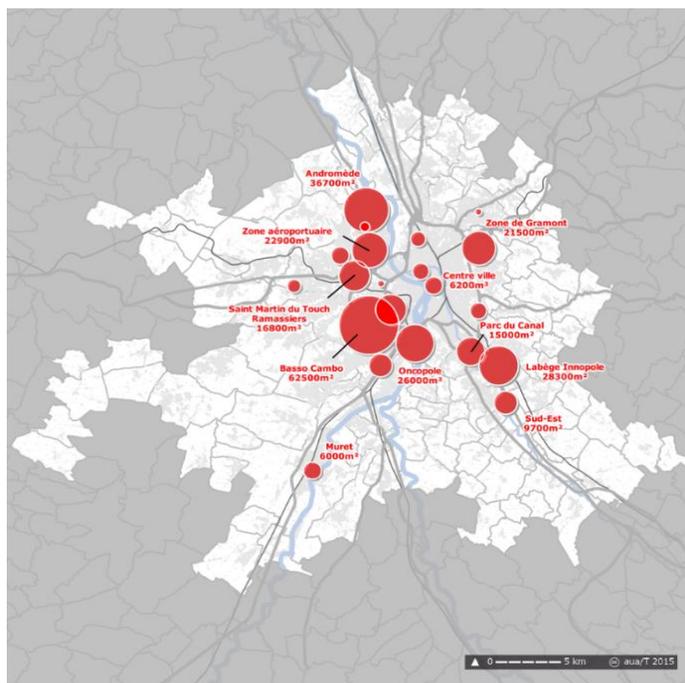
95% des surfaces de bureaux de la grande agglomération toulousaine **sont localisées dans le centre de l'agglomération**, principalement au contact du périphérique toulousain et des échangeurs autoroutiers (4,9 millions de m² pour Toulouse Métropole).

Le **parc tertiaire** s'est historiquement essentiellement développé dans le cadre de produits immobiliers spécialisés monofonctionnels et multipolaires localisés dans des zones d'activités dédiées implantées en périphérie telles que la zone aéroportuaire, Basso-Cambo, Saint-Martin du Touch/Ramassiers, la zone de Gramont, Labège Enova, etc. Une partie des bureaux a été développée au sein du tissu urbain, et notamment dans le centre-ville de Toulouse.

L'offre en cours de développement et à venir se structure, elle, essentiellement dans le cadre de **grands projets urbains mixtes** tels la Cartoucherie, Balma-Gramont, Toulouse Aerospace, Grand Matabiau Quais d'Oc, ou encore Enova à Labège.

Après une période de production intense dans les années 1970 et 1980, la production s'est ralentie dans les années 1990 à la suite d'une crise immobilière. Les années 2000 sont marquées par la production de bureaux liée au dynamisme de l'économie et à une demande locale soutenue, notamment sur de nouveaux territoires. Depuis 2010, le modèle de périurbanisation dans lequel s'inscrivait l'immobilier d'entreprise est questionné, le marché cherche désormais à s'adapter avec de nouvelles formes urbaines. **L'année 2018 signe un record historique pour le marché tertiaire** avec 178 000 m² transactés dont plus de la moitié opérés sur du neuf. Depuis 2020 et **la crise de la Covid-19, la pérennisation du télétravail** à plusieurs jours par semaine a eu pour conséquences de faire émerger de nouveaux besoins et donc de nouvelles stratégies immobilières. Selon une étude menée par l'AUAT en 2022, les directeurs immobiliers de l'agglomération estiment pouvoir réduire les surfaces occupées de l'ordre de 20 à 30% par rapport à celles utilisées avant la crise. Deux ans après, de nouveaux aménagements intérieurs ainsi que la restitution d'une partie des bureaux loués sont observables. Les lieux du travail sont désormais multiples : le domicile, les tiers lieux, les cafés, les hôtels, les espaces de restauration...

Les évolutions numériques et des nouveaux modes de travail (télétravail, coworking, travail collaboratif, espaces connectés, espaces mutualisés et partagés, tiers-lieux...), tout comme le développement de nouveaux types d'entreprises (start-up, fab labs, entreprises innovantes), **réinterrogent l'aménagement des espaces économiques et des modes et formes de construction**. Ces évolutions sont déjà à l'œuvre au sein de l'agglomération où une forte demande de petites surfaces économiques s'observe dans le centre-ville de Toulouse et où les tiers lieux et les espaces de coworking se développent. D'autres évolutions sont également en cours telles que l'émergence d'immeubles aux fonctions multiples, voire réversibles ; le développement de nouvelles formes architecturales plus hautes, plus denses, plus techniques (normes énergétiques), mais aussi plus emblématiques et innovantes du point de vue architectural (« bâtiment signal »). De



● Surface de bureaux neufs en m²

Fig. 35 : Immeubles de bureaux construits entre 2010 et 2015

Source : AUAT

nouveaux immeubles développent également des installations visant à une meilleure gestion des énergies.

La **spécialisation du tissu économique toulousain autour de l'aéronautique et du spatial** explique en partie l'implantation du parc tertiaire. Le secteur aéronautique, à l'ouest de la grande agglomération toulousaine, concentre à lui seul 1 600 000 m² de locaux tertiaires dont 1/3 pour le groupe Airbus. Les grandes entreprises industrielles locales dédient en moyenne 40% de leurs locaux à des activités tertiaires, chiffre qui a tendance à évoluer au regard de nouveaux modes de travail. De plus, une dynamique de regroupement géographique et de concentration des entreprises liées à l'aéronautique et au spatial autour du site de production s'est opérée cette dernière décennie (nouvelles stratégies entrepreneuriales et réorganisation de la sous-traitance), avec, en conséquence, un parc immobilier de « seconde main » qui s'est libéré, souvent monofonctionnel, inadapté et obsolète, présentant un risque de vacance.

Outre le secteur de l'aéronautique, la **diversification du tissu économique toulousain** est également à l'origine de la dynamique tertiaire. Les secteurs de l'électronique/informatique, de l'administration/services publics et des services constituent, en effet, eux aussi des secteurs actifs sur le marché de l'immobilier tertiaire.

Par ailleurs, le **stock existant en matière de bureaux reste faible** sur le territoire, environ 4%, malgré la programmation à court terme. Le centre-ville, notamment, est principalement concerné par ce phénomène, ce secteur étant fortement plébiscité par les entreprises par son offre en équipements, services et commerces et son excellente accessibilité (pôle le plus attractif en 2022 avec 58 000 m² transactés). Les nombreuses demandes de localisation en centre-ville restent insatisfaites, principalement pour les entreprises recherchant des surfaces intermédiaires, supérieures à 250 m². Le projet d'aménagement de Grand Matabiau quais d'Oc doit permettre de répondre à terme à cette demande. Néanmoins, selon la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, cette opération ne permettra pas à elle seule de combler le déficit en offre tertiaire sur le centre-ville et l'hypercentre de Toulouse. La livraison de la 3^{ème} ligne de métro sera un levier afin de soulager le centre-ville de la demande croissante à laquelle il fait face, et aura un impact certain sur la libération d'un certain nombre de locaux en périphérie, les entreprises leur préférant des lieux d'implantation plus faciles d'accès.

Le **marché de l'activité et des entrepôts**¹ est également dynamique. Il retrouve, en 2022 un niveau équivalent à la période pré-Covid (avec 200 000 m² de locaux commercialisés), et ce de manière équilibrée entre locaux d'activités et entrepôts. Les locaux d'activités restent ancrés dans les parcs d'activités historiques mais la question du vieillissement de ces biens se pose aujourd'hui. Néanmoins, la production de nouveaux locaux d'activités reste forte, 45% des transactions ayant été opérées sur du neuf. Encore marginales, les rénovations et les recyclages de bureaux s'accroissent (démolitions, restructurations, reconversions...) dans un contexte législatif volontariste (décret foncier, loi Elan, loi Climat et Résilience).

¹ Les locaux d'activités regroupent les bâtiments destinés aux activités de petite production ou petite distribution permettant de regrouper toutes les fonctions de l'entreprise sous un même toit. Les entrepôts désignent, quant à eux, les bâtiments de stockage (moins de 5000 m²) et ceux de la logistique (plus de 5000 m²).

> Une logistique métropolitaine en forte croissance

La grande agglomération toulousaine, par son positionnement et son attractivité économique, revêt des fonctions métropolitaines variées engendrant des besoins diversifiés en logistique. Elle compte ainsi, en 2022, 11 500 établissements relevant de la logistique dont 2 500 établissements employeurs¹.

Par son positionnement central au sein du grand sud-ouest, l'agglomération apparaît ainsi comme le pôle logistique le plus important de ce territoire qu'il dessert de façon optimale (situation barycentrique, réseau d'infrastructures routières et ferroviaires centré sur Toulouse, convergence d'une grande partie des trafics régionaux). A ce titre, l'agglomération est particulièrement influente en matière de **logistique de la grande distribution et de la distribution industrielle**.

La **logistique aéronautique** est le volet le plus important de la logistique industrielle toulousaine. Celle-ci rayonne mondialement dans un système industriel qui s'étend à l'échelle mondiale, mais elle est fortement imprégnée d'une logique régionale, puisque la moitié des sous-traitants et fournisseurs des industriels de la filière aéronautique toulousaine sont localisés au sein du grand sud-ouest. Néanmoins, cette « grande logistique » est confrontée à la place qui lui est réservée sur le territoire métropolitain et à l'adéquation entre cette activité et la proximité des tissus urbains.

A une échelle plus locale, les fonctions de production, de consommation et de services de l'agglomération génèrent des besoins propres en logistique. Ces activités logistiques présentent néanmoins un fort impact sur le territoire métropolitain, en termes d'implantation, de flux et de circulation, de conflits d'usage avec les autres activités urbaines, d'emplois, d'environnement, etc. La **logistique du dernier kilomètre**, permettant à la marchandise de parvenir à son destinataire final (un point de vente, une entreprise, le consommateur lui-même...), prend de l'ampleur avec l'évolution des modes de consommation, la montée en puissance du e-commerce et le fractionnement des flux.

Le **cœur d'agglomération**, très dense et très actif, notamment au niveau du centre-ville de Toulouse, concentre une grande partie de l'activité commerciale et tertiaire du territoire de la grande agglomération toulousaine et ainsi les principaux problèmes relatifs à la logistique urbaine et du dernier kilomètre. La chaîne foncière et immobilière associée à ces activités doit donc être organisée afin d'optimiser leur fonctionnement sur l'agglomération et leur évolution en matière d'approvisionnement, de stockage et de distribution.

La **problématique de la logistique du dernier kilomètre** pose également la question de la localisation de sites « stratégiques » au plus près des clients finaux afin d'optimiser ces livraisons et de limiter les externalités négatives qui y sont associées (nuisances, congestion, pollution...). Des projets sont aujourd'hui portés sur ces sujets, notamment en lien avec la livraison en 2021 de la nouvelle plateforme de logistique « Toulouse Logistique Urbaine » au Marché d'Intérêt National (70 000 colis triés et acheminés chaque jour depuis cette plateforme).

Ainsi, au fil du temps, des **zones de concentration de ces activités logistiques** ont émergé au sein de la grande agglomération toulousaine, suivant des logiques d'axes (regroupant infrastructures routières, ferroviaires et fluviales) qui dépassent les seules limites de la grande agglomération toulousaine :

- **Un espace traditionnel d'accueil des fonctions logistiques au nord du territoire** sur un axe qui suit l'autoroute A62, de l'ancienne zone de Fondeyre (qui accueille le Marché d'Intérêt National) à Saint-Jory, où se concentrent les principales entreprises ferroviaires, mais également un grand nombre d'activités logistiques et de transport, notamment de messagerie (à Bruguières). Cet axe se prolonge par de récentes zones d'activités, à l'image d'Eurocentre à Castelnau-d'Estrétefonds et plus récemment de la zone logistique de Montbartier aux portes de Montauban.

¹ Source : Insee Sirene, Urssaf, traitements AUAT

- **Une concentration d'activités logistiques industrielles à l'ouest de la grande agglomération toulousaine**, accueillant les principales activités de l'industrie aéronautique toulousaine générant d'importantes activités logistiques, notamment autour de Colomiers, liées aux industries locales, mais également à la distribution.
- **Des implantations logistiques variées au sud du territoire**, autour de Portet-sur-Garonne, de manière diffuses et mélangées avec les autres activités économiques industrielles et commerciales.
- **De nouvelles implantations logistiques au sud-est de l'agglomération** se sont multipliés ces dernières années, comme à Baziège, où s'est implantée la plateforme logistique de Lidl, ou encore à Castelnaudary.

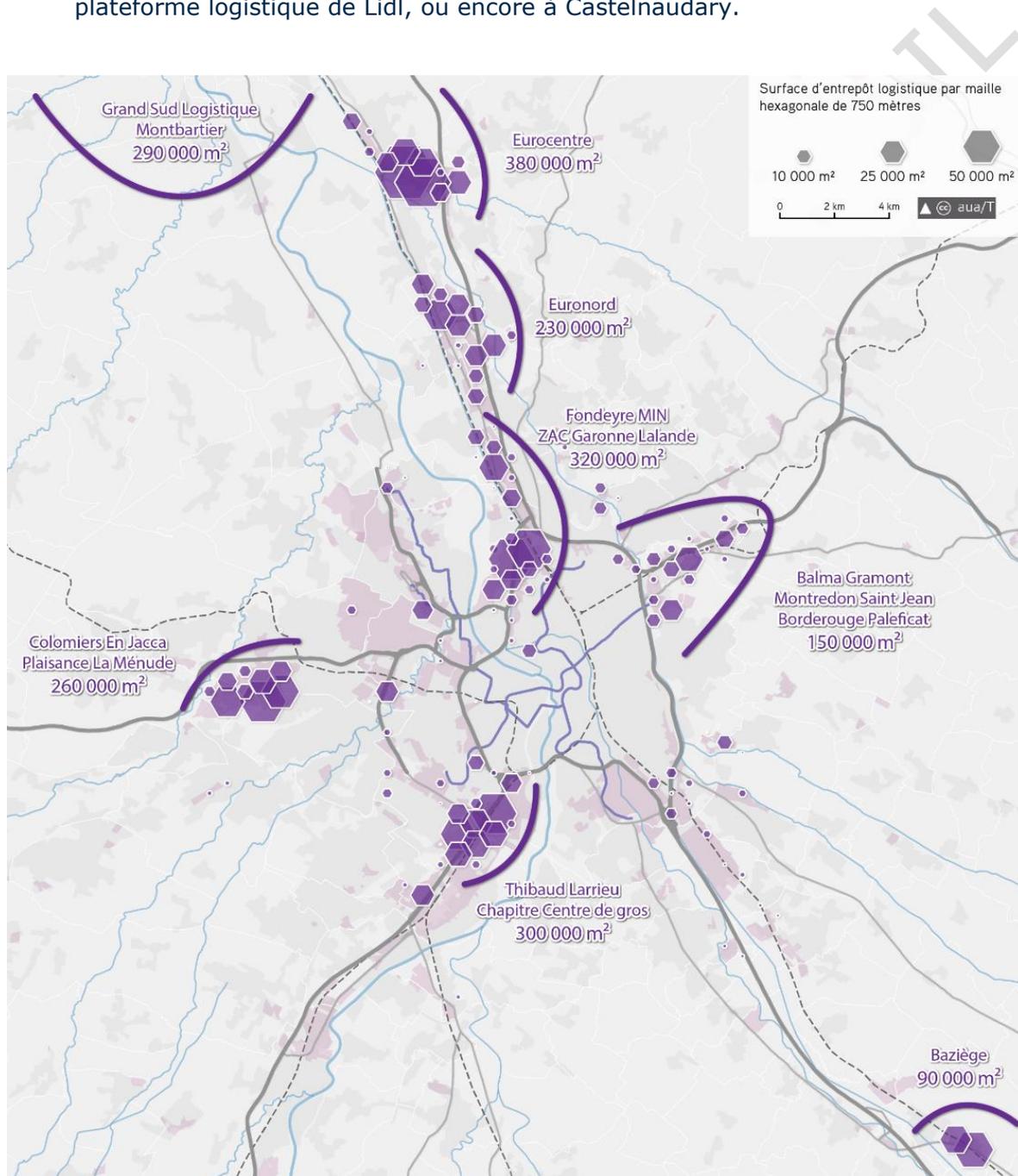


Fig. 36 : Répartition des entrepôts de logistique commerciale à l'échelle de l'agglomération toulousaine élargie

Source : Base de données AUAT

2.3. Les territoires du commerce en repositionnement

> Une forte croissance de l'offre commerciale

Sur la dernière décennie, **l'offre en grandes surfaces commerciales¹ (supérieures à 300 m²)** s'est fortement étoffée, lors de quatre phases successives :

- Une croissance forte de l'offre commerciale, entre 2008 et 2011, portée par les autorisations commerciales antérieures à la crise économique (+ 37 000 m² par an en moyenne de surfaces de vente ouvertes)
- Une dynamique d'ouverture moins forte entre 2011 et 2014, avec un net ralentissement de la croissance des surfaces de vente (+ 5 000 m² par an en moyenne)
- Une reprise de la croissance des grandes surfaces depuis 2015, portée par de nombreuses ouvertures (+ 28 000 m² par an en moyenne).
- Une stabilisation de l'offre en activités depuis 2017 avec des fermetures qui se font plus nombreuses et compensent les ouvertures, en régression.

Chiffres clés

Au 31 décembre 2021 :

- 1 228 000 m² de surface de vente répartis en 710 grandes surfaces
- + 205 000 m² de grandes surfaces depuis 2008
- 56% des grandes surfaces ont une surface de vente inférieure à 1 000 m²
- 22 900 commerces hors grandes surfaces (+4% par an), dont 2 100 commerces alimentaires.

26 000 m² de surfaces commerciales autorisées en CDAC en moyenne annuelle depuis 2008

12% des déplacements en semaine sont à motif « achat » dont 52% réalisés en voiture (Enquête Mobilité 2023)

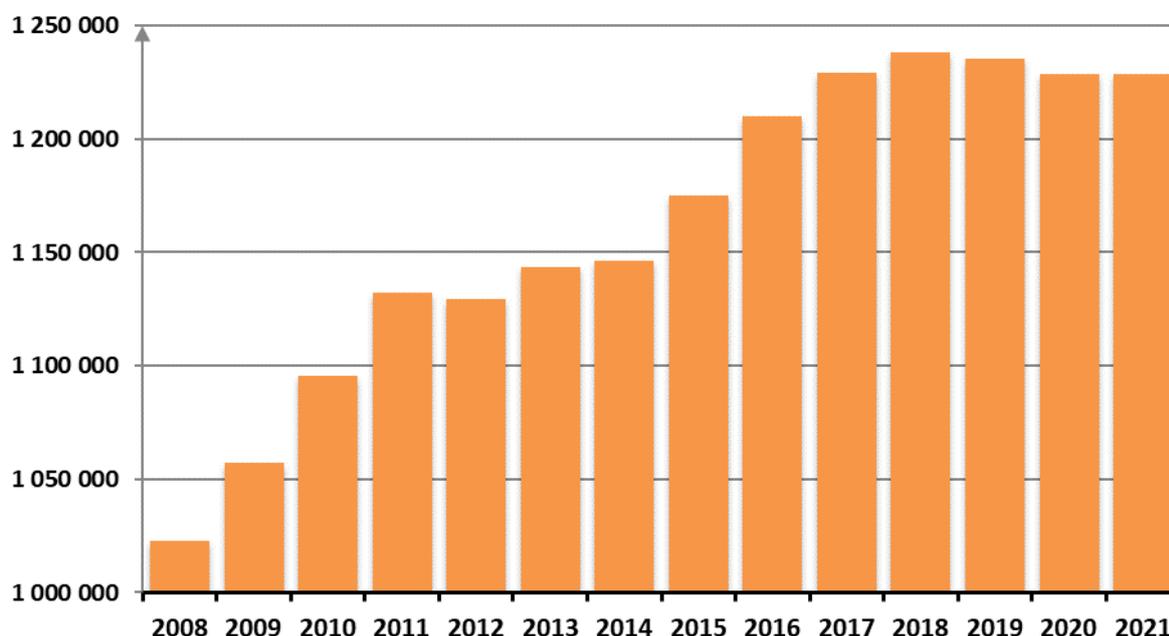


Fig. 37 : Evolution de l'offre en grandes surfaces (en m²) au sein de la grande agglomération toulousaine entre 2008 et 2021

Source : AUAT

¹ La surface commerciale est l'addition de la surface de vente et de la surface de stockage.

Ces variations conjoncturelles ne doivent pas occulter la tendance de long terme du développement de l'offre commerciale, et ce, à l'échelle de l'aire urbaine car les territoires limitrophes accompagnent le mouvement observé. Par ailleurs, les évolutions de la dernière décennie témoignent de l'attractivité démographique et économique du bassin toulousain avec une offre commerciale qui s'attache à répondre aux besoins de consommation des nouvelles populations.

Les trois quarts des grandes surfaces commerciales sont localisées en périphérie de Toulouse. Néanmoins, l'offre est répartie sur un peu plus de la moitié des communes du territoire.

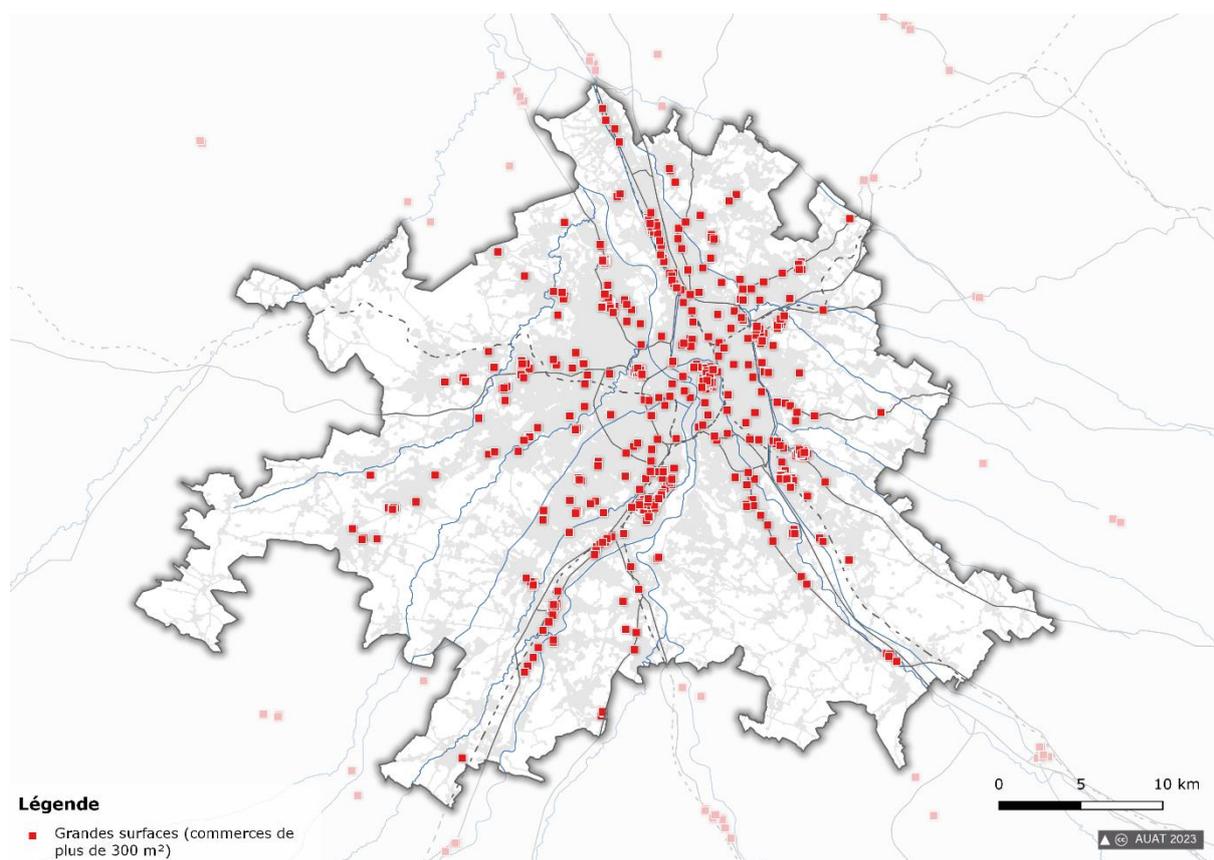


Fig. 38 : Offre en grandes surfaces commerciales au sein de la grande agglomération toulousaine au 31 décembre 2021

Source : AUAT

Le segment de **l'équipement de la maison** (meubles, jardinerie...), présentant essentiellement des magasins de grand format, est prédominant dans l'offre en grandes surfaces avec plus de 447 000 m². **L'alimentaire**, regroupant à la fois les hypermarchés et supermarchés mais aussi les commerces de proximité et les discounters, est le deuxième consommateur de surfaces de vente avec 387 000 m². Ce segment connaît une progression de 30% de ces surfaces depuis 2008 grâce, principalement, au développement du discount et du bio.

L'équipement de la personne ne représente, quant à lui, que 7% des surfaces de vente, ce qui s'explique principalement par une prédominance de petites et moyennes surfaces.

Les galeries marchandes se développent au sein d'hypermarchés, de supermarchés (coiffeurs, cordonniers...) mais aussi au sein du tissu urbain où elles regroupent des commerces de proximité. Au cours des dix dernières années, les galeries marchandes ont connu une croissance fulgurante avec 74% d'évolution des surfaces de vente. Cela est dû à plusieurs projets d'extension de galeries commerciales existantes au cours de cette période (galerie marchande de Fenouillet par exemple).

Le segment des **loisirs, sports et culture** connaît également une progression importante avec 27% de surfaces de vente supplémentaires depuis 2008.

Définitions

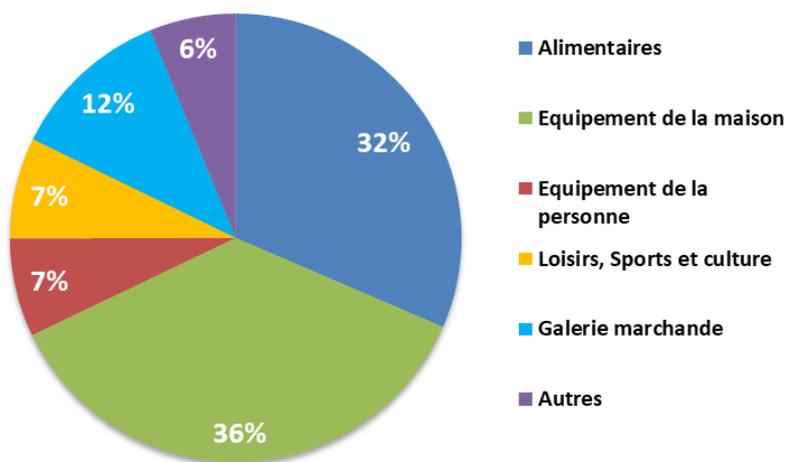
Grande surface : Commerce de plus de 300 m² de surface de vente

Petit commerce : Commerce de moins de 300 m² de surface de vente

Stock : Surfaces de vente autorisées en CDAC mais non encore construites

Pôle commercial : Ensemble de commerces éloignés de moins de 150 mètres les uns des autres

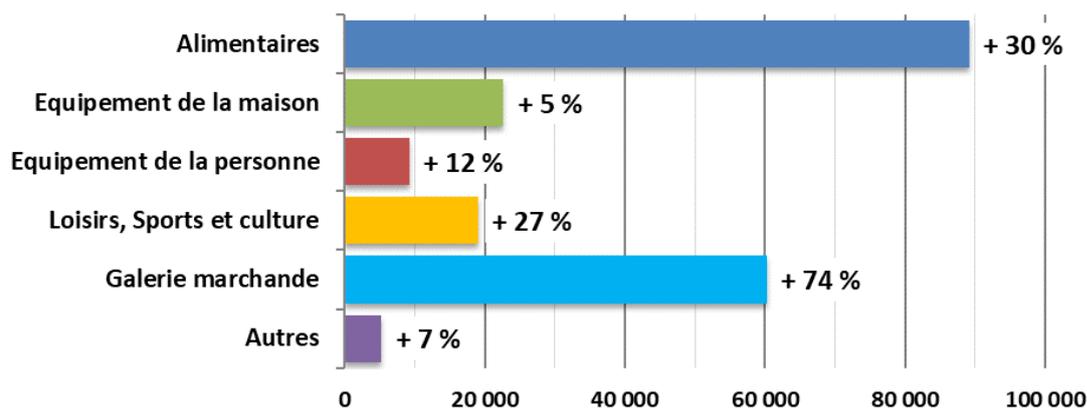
Commerce de proximité : Commerces pratiquant la vente au détail dans lesquels le consommateur se rend fréquemment, voire quotidiennement (boulangerie, supérette, tabac / presse, pharmacie, banque...)



N.B. : La catégorie « Autres » comprend les magasins de « bazar », de l'occasion, de l'auto-moto ainsi que les petits centres commerciaux. Les galeries marchandes s'entendent elles comme les galeries commerciales couvertes.

Fig. 39 : Répartition de l'offre en grandes surfaces par types d'activités commerciales au sein de la grande agglomération toulousaine au 31 décembre 2021

Source : AUAT



N.B. : La catégorie « Autres » comprend les magasins de « bazar », de l'occasion, de l'auto-moto ainsi que les petits centres commerciaux. Les galeries marchandes s'entendent elles comme les galeries commerciales couvertes.

Fig. 40 : Evolution de l'offre en grandes surfaces par types d'activités commerciales au sein de la grande agglomération toulousaine entre 2008 et 2021

Source : AUAT

Avec en moyenne **26 000 m² de surfaces de vente autorisés chaque année**, le commerce de grandes surfaces évolue rapidement. Néanmoins, les autorisations d'exploitation commerciale, délivrées en Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC)¹, se font à un rythme contrasté, en lien tant avec la dynamique de projet qu'avec les évolutions réglementaires (approbation du SCoT) et législatives (loi ACTPE²).

Ces dernières années, les autorisations couvrent toutes les catégories de territoires : il s'agit de rénovations en centre-ville ou au sein des principaux pôles commerciaux, mais également de densifications ou extensions d'ensembles commerciaux existants, souvent en première et deuxième couronne de l'agglomération. Les autorisations accompagnent également le développement des nouveaux quartiers résidentiels, en particulier sur la commune de Toulouse.

Le rythme d'autorisations a beaucoup évolué sur la période 2009-2021. Après avoir connu un volume d'autorisation annuel de 37 000 m² de surface de vente³ sur les 8 premières années, il est tombé à un peu moins de 10 000 m² sur l'intervalle 2017-2021. Cela démontre un ralentissement de la dynamique commerciale à l'échelle de l'agglomération.

¹ Sont soumis à autorisation d'exploitation commerciale les projets ayant pour objet, notamment, la création, l'extension ou la réouverture (après 3 ans de cessation d'activité) d'un magasin de commerce de détail ou d'un ensemble commercial d'une surface de vente supérieure à 1000 m² (Code du Commerce).

² Loi pour l'Artisanat, le Commerce et les Très Petites Entreprises, promulguée le 18 juin 2014.

³ La surface de vente correspond à la surface ouverte au public, à l'exclusion des surfaces de stockage et des servies propres aux magasins.

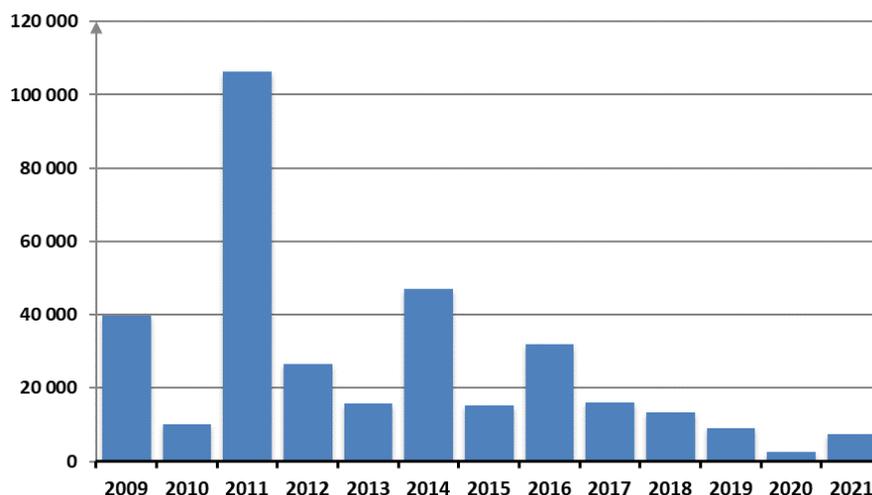


Fig. 41 : Evolution des surfaces autorisées en CDAC au sein de la grande agglomération toulousaine entre 2008 et 2021

Source : AUAT

Le stock de surfaces de vente non ouvertes a baissé grâce à la concrétisation de projets importants depuis 2016, parmi lesquels la rénovation et l'extension du centre commercial de Fenouillet, l'ouverture du pôle commercial des Portes du Gers à Fonsorbes ou du centre commercial de l'Hippodrome à Toulouse.

Ainsi, **avec 21 projets autorisés en CDAC mais non encore construits** (environ 26 600 m² de surface de vente), le stock est aujourd'hui peu important puisqu'il ne représente que 2% de l'offre en activité. Ce ratio est à un niveau très bas (le plus bas depuis 2008), et montre le ralentissement de la dynamique d'ouvertures de grandes surfaces. Les créations de grandes surfaces sont majoritaires dans le stock avec 21 100 m² qui devraient s'ouvrir dans les prochaines années (80% du total). Toulouse concentre 60% de ces surfaces de vente autorisées mais non ouvertes avec notamment le développement de l'offre commerciale des nouveaux quartiers de la Cartoucherie et de Montaudran et la restructuration du pôle de Purpan.

> Un risque d'accroissement de l'obsolescence et de la vacance commerciale

Le modèle des pôles commerciaux subit aujourd'hui une baisse d'attractivité en raison de l'évolution des modes de consommation (développement du e-commerce, nouveaux formats de distribution...). Cependant, la financiarisation de l'immobilier commercial pousse à l'ouverture de nouvelles surfaces, actifs très prisés des investisseurs. Ce développement semble échapper aux logiques classiques d'implantation basées sur une zone de chalandise¹ et un potentiel de consommation. Aussi, ce phénomène engendre un accroissement des effets de concurrence entre pôles commerciaux au sein d'un même bassin de vie et laisse craindre des risques de saturation du marché voire d'obsolescence de certaines surfaces commerciales.

Ce phénomène a marqué la décennie des années 2010 avec une croissance beaucoup plus importante des surfaces commerciales en comparaison de l'évolution de la population. Alors qu'on comptait sur le territoire 1 100 m² de surface de vente pour 1 000 habitants en 2008, ce ratio est passé à 1 170 m² en 2017. Depuis la stabilisation de l'offre a entraîné une baisse de ce ratio à 1 140 m² en 2020 ce qui démontre la difficulté de certaines activités commerciales physiques à maintenir leurs activités face au commerce en ligne et la saturation du marché.

¹ Zone géographique d'influence d'un commerce, d'où provient la majorité de la clientèle.

Depuis 2013, 160 000 m² de surfaces de vente ont ainsi été fermées avec un rythme annuel de 17 900 m² par an. Ces deux chiffres témoignent des difficultés rencontrées par les commerces physiques avec la concurrence du e-commerce qui devient de plus en plus prégnante pour certaines activités commerciales (habillement, sport, culture...). Ce phénomène, bien qu'encore faible, contribue à alimenter la vacance (moins de 5% des grandes surfaces), et le turnover dans certains pôles commerciaux ou galeries marchandes. A terme, il pourrait contribuer à accélérer l'obsolescence de certains pôles et doit amener à être vigilant sur les développements futurs potentiellement générateur d'une sur-offre et l'apparition de friches commerciales et à repenser certains espaces commerciaux monofonctionnels.

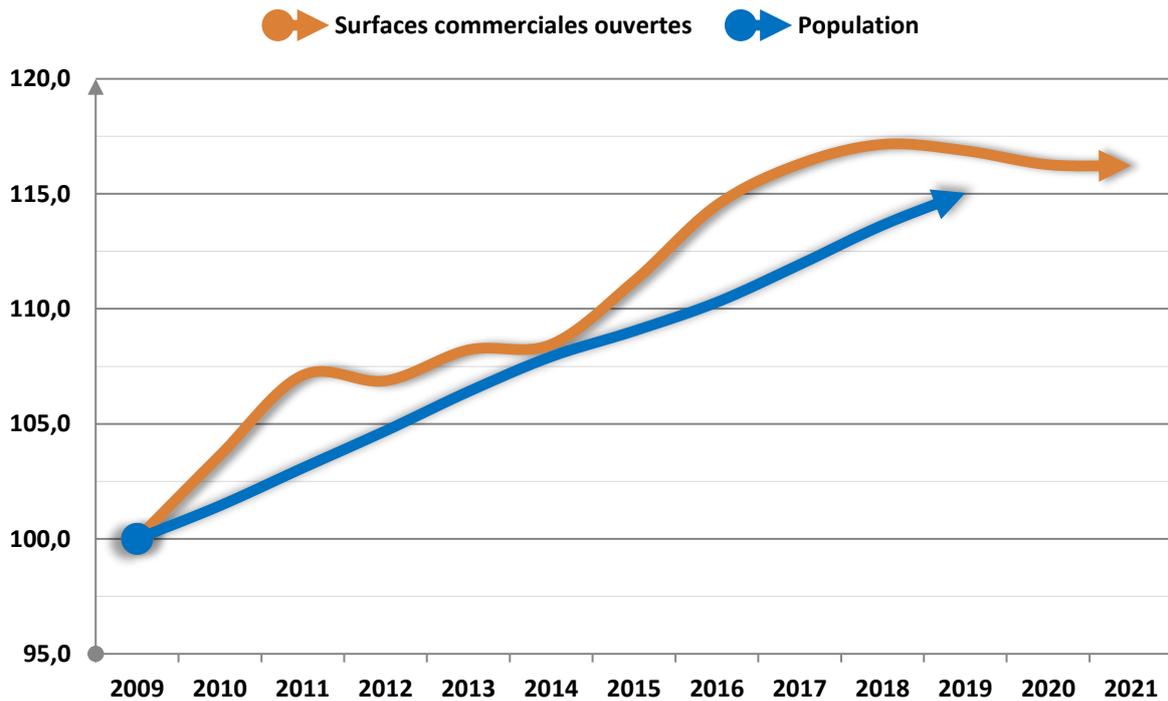


Fig. 42 : Evolution comparée (base 100) des surfaces commerciales ouvertes et de la population au sein de la grande agglomération toulousaine entre 2009 et 2021

Source : AUAT



Zoom sur de nouveaux modes de consommation impactant directement l'activité commerciale traditionnelle

Révolution numérique, mondialisation, montée en puissance des enjeux climatiques et environnementaux, financiarisation de l'économie, etc., entraînent une évolution des habitudes de consommation et des attentes des consommateurs. Celles-ci sont notamment marquées par :

- Une **démocratisation des outils numériques** dans les parcours d'achat des consommateurs
- Une réduction du temps consacré aux achats
- Le recours à des **formats commerciaux plus petits et plus proches** des différents lieux de vie des habitants (résidence, travail)
- La recherche de **produits alimentaires qualitatifs**, notamment issus de productions locales
- La recherche de lien social et le développement du partage, de la location et du recyclage.

Les professionnels du commerce tentent de s'adapter à ces évolutions, via notamment la diversification des formats de distribution (développement des commerces alimentaires de proximité, principalement dans les quartiers péri-centraux toulousains et les communes de première couronne), le renforcement du commerce de flux (sur les principaux axes de communication ou dans des pôles d'échanges multimodaux), l'élargissement des horaires d'ouverture..., modifiant ainsi l'appareil commercial¹ du territoire.

L'augmentation des parts de marché du e-commerce et le développement des points de retraits de produits commandés à distance (drive) impactent les dynamiques commerciales à l'œuvre sur l'agglomération toulousaine et réinterrogent les stratégies de développement de la logistique urbaine sur le territoire. En effet, avec 42 millions de français effectuant des achats sur Internet, la part de marché de ce canal augmente d'année en année. Selon la Fédération du e-commerce et de la vente à distance (Fevad), **le e-commerce représente ainsi 12,4% des ventes du commerce de détail** en France en 2022. Après une très forte croissance lors de la période de la covid-19 (+3 points environ) causée par les restrictions d'ouvertures pour les commerces physiques, le dernier chiffre marque un léger recul par rapport aux années 2020 et 2021 (respectivement 13,4% et 13,7%).

En parallèle, les circuits courts se développent sous différentes formes (associations pour le maintien de l'agriculture paysanne, drives fermiers, magasins de producteurs...) et le commerce non sédentaire (marchés de plein-vent, commerces itinérants...) retrouve une seconde jeunesse. Si les impacts en matière d'urbanisme commercial sont ici limités, le déploiement des circuits-courts laisse apparaître le lien croissant entre l'agriculture périurbaine et les logiques de déploiement du commerce de détail.

¹ Ensemble des établissements commerciaux de gros et de détail qui concourent à l'exercice de la fonction de distribution dans une zone donnée.

> Une offre en commerce de moins de 300 m² en croissance qui profite au développement des centralités urbaines

L'offre de commerces de moins de 300 m² a également progressé au cours de la dernière décennie. A l'échelle du territoire, on dénombre ainsi 23,4 « petits » commerces pour 1 000 habitants en 2020 (contre 17,3 en 2008).

85% de cette offre en « petits » commerces est localisée hors des pôles commerciaux de périphérie qui concentrent plutôt l'offre en grandes surfaces. A l'inverse, ils sont l'apanage des centralités urbaines qui sont les secteurs de polarisation de ces commerces de moins de 300 m² et participent ainsi à l'animation de la vie locale.

En particulier, les centres-villes, les centre-bourgs et les centralités de quartier concentrent les « petits » commerces qui distribuent des produits de proximité. Le centre-ville de Toulouse et, à un degré moindre, ceux de Blagnac et Colomiers disposent d'une offre commerciale plus spécifique avec un rayonnement qui va au-delà du cadre de la commune (échelle métropolitaine pour Toulouse). Le dynamisme indéniable de l'offre de « petits » commerces renforce l'attractivité des centralités urbaines, malgré la concurrence de plus en plus forte de l'offre de périphérie qui peut entraîner ponctuellement des difficultés sur certains secteurs.

Bien que presque toutes les communes du territoire soient dotées en « petits » commerces, le plus souvent concentrés au sein des centralités urbaines dites « historiques », la commune de Toulouse polarise néanmoins 52% de cette offre.

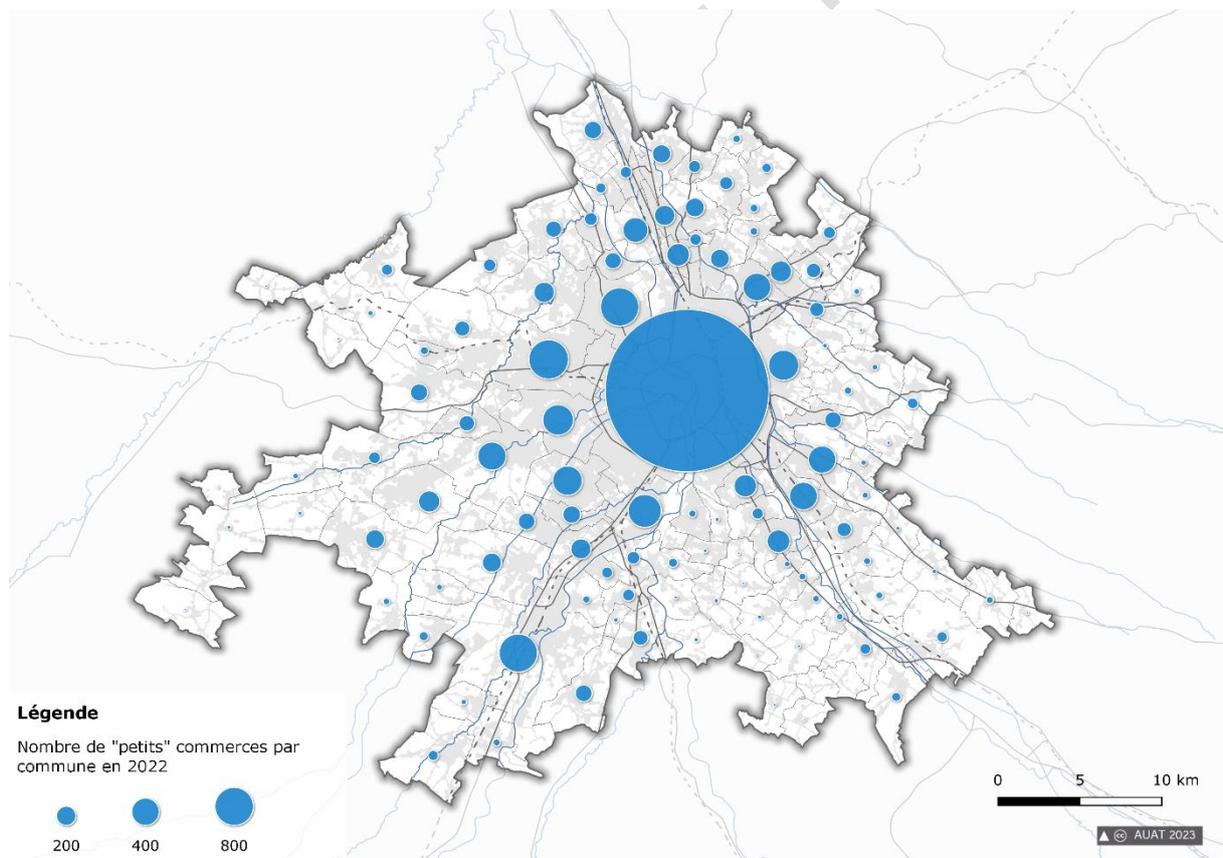


Fig. 43 : Nombre de « petits » commerces par commune au sein de la grande agglomération toulousaine en 2022

Source : Insee Sirene

Les activités de services (coiffeurs, laboratoires d'analyses, services bancaires, services de nettoyage...) sont les plus représentées au sein de ces commerces (plus de 10 800 établissements) et leur progression est la plus importante des différents segments. S'en suit l'ensemble des métiers de l'hôtellerie et de la restauration, par ailleurs davantage représentés au sein de la commune de Toulouse (20,5% des « petits » commerces) qui concentre l'animation propre aux grands centres urbains. Enfin, on dénombre 2 400 commerces alimentaires sur le territoire, commerces également en progression mais dans une moindre mesure.

Le secteur de l'équipement de la maison et celui des loisirs, sports et culture sont concurrencés par les grandes surfaces et par le e-commerce, ce qui explique leur faible évolution depuis 2008.

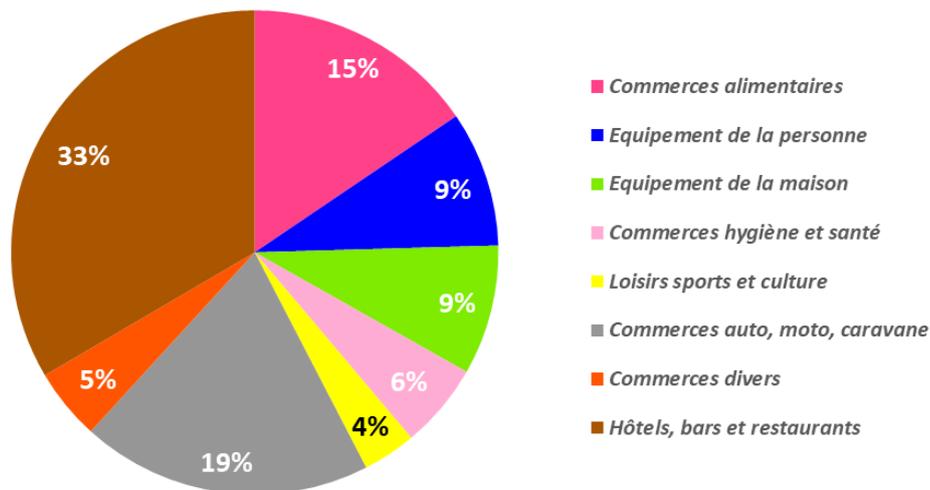


Fig. 44 : Répartition des petits commerces par type d'activités commerciales au sein de la grande agglomération toulousaine en 2022

Source : Insee Sirene

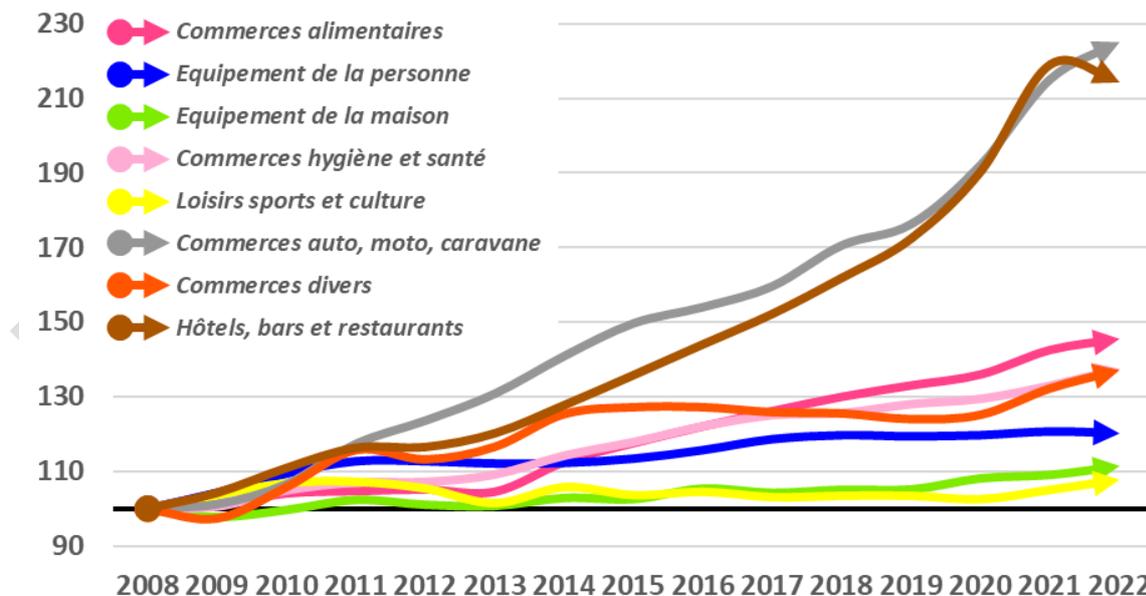


Fig. 45 : Evolution du nombre de petits commerces par types d'activités commerciales (en base 100) au sein de la grande agglomération toulousaine entre 2008 et 2022

Source : Insee Sirene

11% de ces « petits » commerces répondent à des usages du quotidien. Les commerces de bouche connaissent une forte progression, décorrélée de l'évolution démographique, traduisant **une tendance de retour à la proximité**. A contrario, le secteur des banques, qui avait tendance à investir les différentes centralités urbaines du territoire, connaît désormais une baisse tangible du nombre de points de vente.

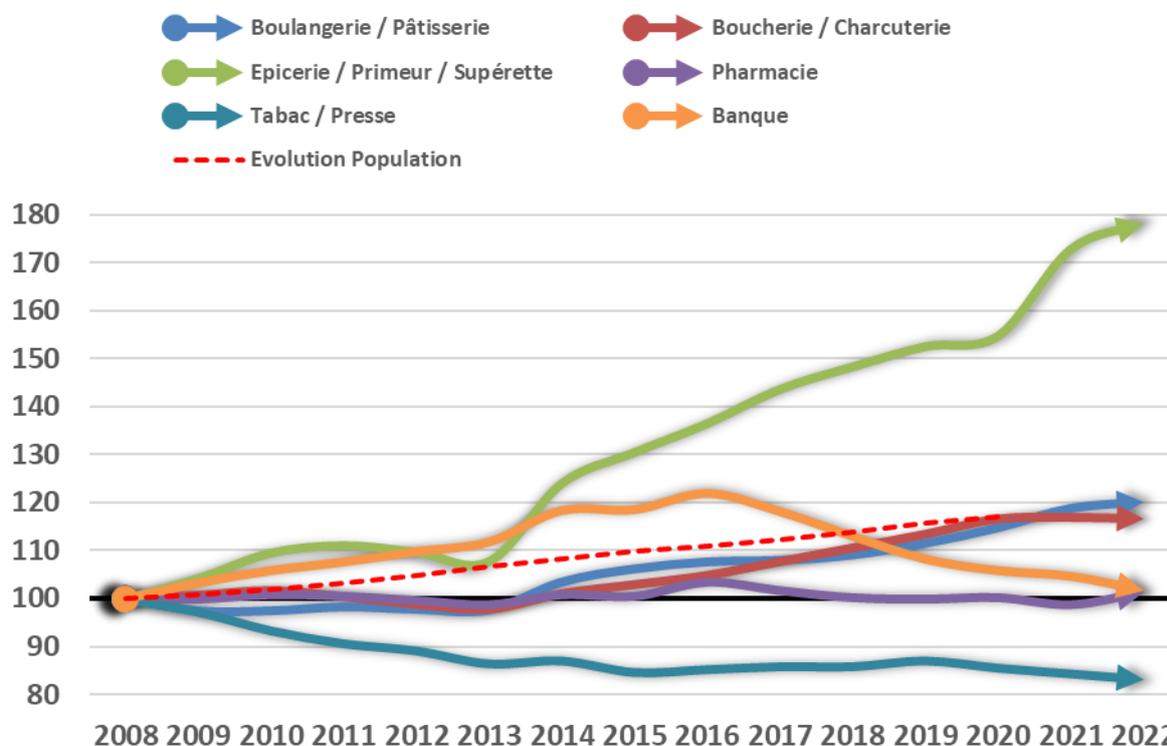


Fig. 46 : Evolution du nombre de commerces de proximité/du quotidien (en base 100) et évolution de la population de la grande agglomération toulousaine entre 2008 et 2022

Source : Insee Sirene

> Des commerces regroupés au sein de pôles commerciaux périphériques

Au sein de la grande agglomération toulousaine, on dénombre 38 pôles commerciaux périphériques. Ceux-ci concentrent 73% de la surface totale des grandes surfaces et 63% des points de vente. Les grandes surfaces hors pôles commerciaux sont majoritairement des commerces alimentaires avec plus de 140 points de vente et 55% de la surface totale.

Les pôles majeurs de plus de 25 000 m² de surface de vente sont au nombre de 9 en 2021 et concentrent 55% des surfaces des magasins de plus de 300 m². Huit d'entre eux disposent d'une locomotive alimentaire (hypermarché et sa galerie marchande) et sont, en outre, localisés sur des grands axes routiers ou en entrée de ville. L'offre a progressé de plus de 88 000 m² depuis 2009 avec les développements commerciaux sur les pôles de Fenouillet, Colomiers ou Balma.

D'autres pôles, plus modestes, présentent de 7 000 à 25 000 m² de surface de vente avec plus de trois grandes surfaces. Ils sont au nombre de 15 sur l'agglomération toulousaine avec une surface de vente cumulée qui s'établit à 155 000 m² soit 13% de l'offre totale. Ils ont connu une très forte croissance sur la période 2009-2021 avec une progression de 46% soit 49 000 m². Cette évolution s'explique tant par la création *ex nihilo* de pôles commerciaux (Fonsorbes) que par le renforcement de pôles existants (Montgiscard). Le développement de ces polarités reflète les dynamiques territoriales à l'œuvre. Ainsi, ce niveau de polarisation maille les espaces urbanisés de première et deuxième couronne, en répondant aux besoins des populations à l'échelle d'un bassin de vie. Parmi ces pôles, seuls trois ont plus de 12 000 m² de surface de vente (L'Union, Rouffiac-Tolosan et Fonsorbes).

Enfin, quatorze pôles ne dépassent pas les seuils des 7 000 m² de surfaces de vente et trois grandes surfaces. Ils correspondent à des bassins de vie plus restreints, d'une ou deux communes ou d'un quartier, dans lesquels ils répondent aux besoins les plus courants de consommation. Ces quatorze pôles concentrent moins de 6% de l'offre totale soit environ 74 000 m² de surface de vente. Ils ont connu une très forte progression de leur offre commerciale depuis 2009 avec 29 000 m² de surface de vente supplémentaires.

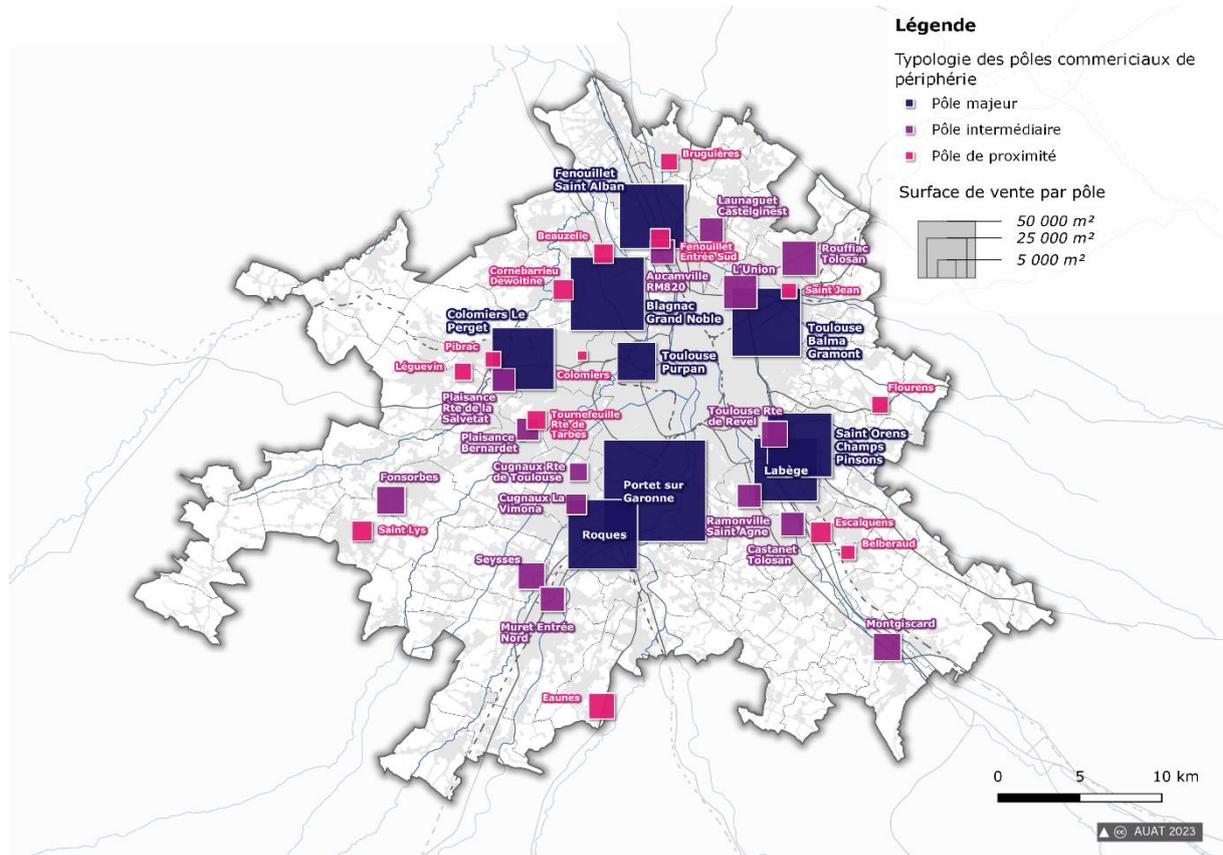


Fig. 47 : Les pôles commerciaux périphériques au sein de la grande agglomération toulousaine au 31 décembre 2021

Source : AUAT

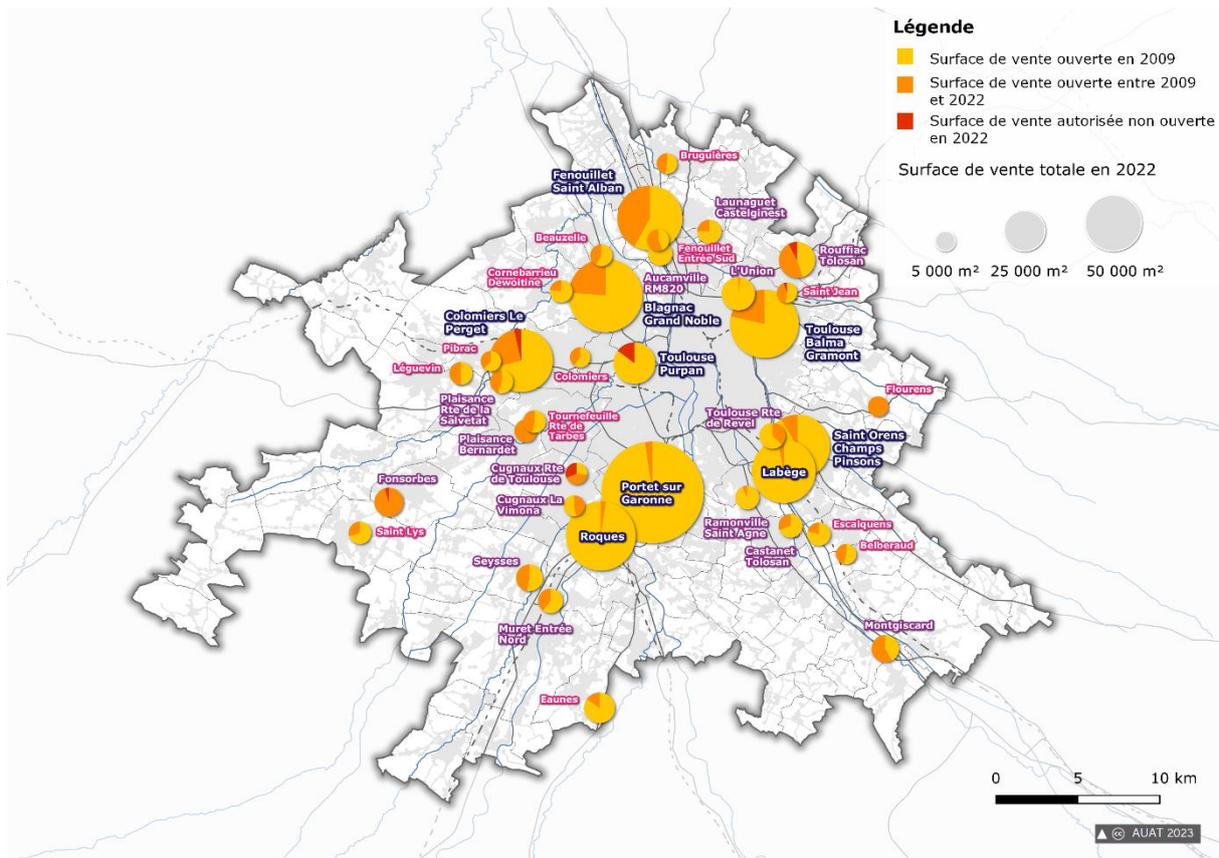


Fig. 48 : Evolution de l'offre en grandes surfaces par pôles commerciaux périphériques au sein de la grande agglomération toulousaine entre 2009 et 2022

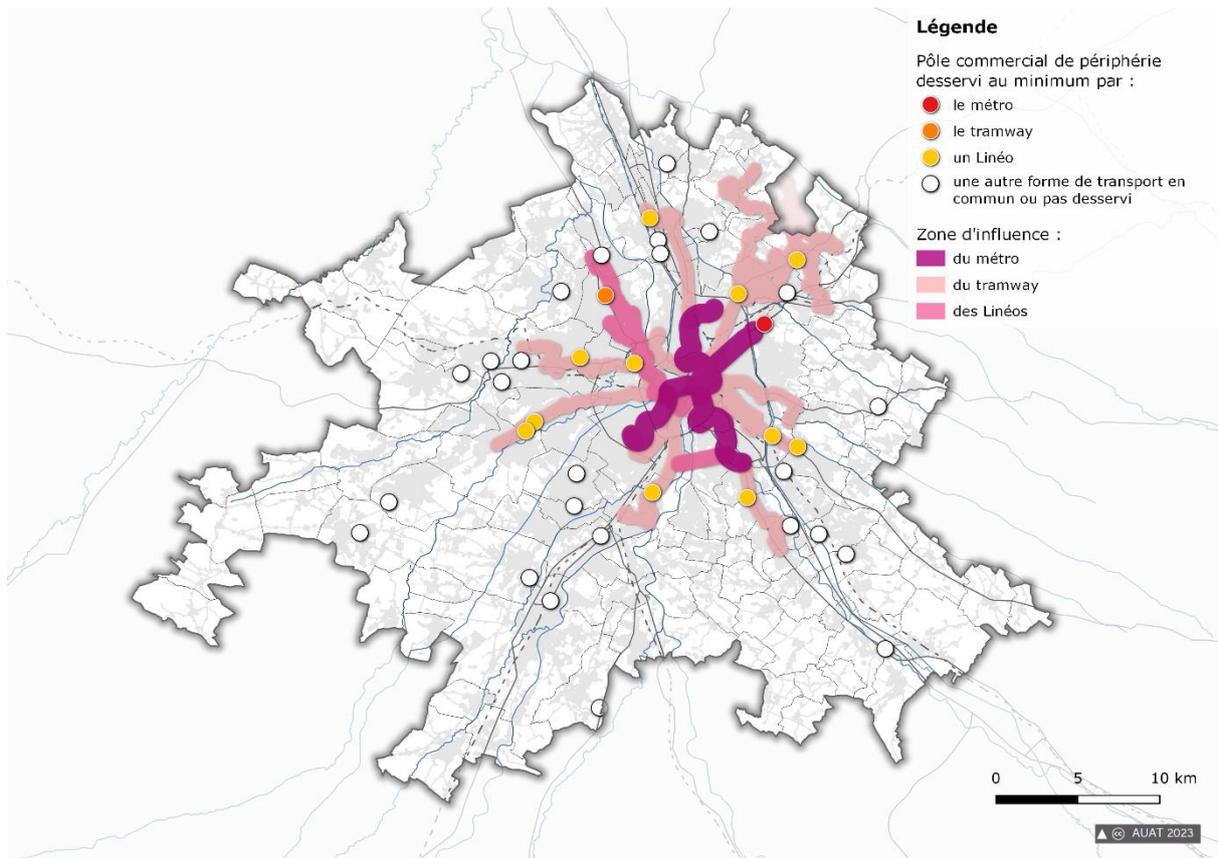
Source : AUAT

Les pôles commerciaux périphériques présentent une desserte principalement routière, entraînant le recours quasi-systématique à la voiture. Ainsi, 76% des déplacements à motif achat sont réalisés en voiture, bien que ceux-ci concernent de courtes distances (6 déplacements à motif achat sur 10 font moins de 5 km et 3 sur 10 font moins d'1 km). En parallèle, la marche à pied reste néanmoins fortement utilisée pour se rendre dans des petits et moyens commerces (41% des déplacements à motif achat).

Seuls deux pôles commerciaux de périphérie sont actuellement desservis par le métro ou le tramway¹. La desserte par une offre Linéo tend néanmoins à se développer, onze autres pôles commerciaux étant désormais desservis². Toutefois, trois des neuf pôles commerciaux de plus de 25 000 m² ne disposent pas, à ce jour, d'une desserte efficace en transports en commun (Colomiers-Le Perget, Labège-Innopole et Roques). Mais, les projets à venir de troisième ligne de métro, de connexion à la ligne B du métro et de nouvelles lignes Linéo devraient permettre une meilleure desserte des pôles commerciaux à l'avenir.

¹ Balma-Gramont et Blagnac-Grand Noble

² Portet-sur-Garonne, Ramonville Saint-Agne, Saint-Orens de Gameville, Toulouse Route de Revel, L'Union, Rouffiac Tolosan, Fenouillet Saint-Alban, Toulouse Purpan, Colomiers Est, Tournefeuille Route de Tarbes et Plaisance-du-Touch Bernardet.



N.B. : Un pôle est desservi si au moins 50% des grandes surfaces du pôle sont situées à l'intérieur de la zone d'influence des transports en commun, à savoir 600 mètres pour le métro, 500 mètres pour le tramway et 400 mètres pour les bus en site propre et les bus Linéo.

Fig. 49 : Desserte en transports collectifs des pôles commerciaux périphériques de la grande agglomération toulousaine

Source : AUAT

Par ailleurs, **l'accessibilité des pôles commerciaux périphériques influe sur leur rayonnement et leur zone de chalandise**¹. Ainsi, le pôle de Balma-Gramont attire, tout comme l'hypercentre toulousain, une forte proportion de toulousains pour motif achat, ce qui peut s'expliquer en partie par sa desserte en métro et sa situation.

A contrario, les pôles de Blagnac Grand Noble, Colomiers Le Perget, Roques et Portet-sur-Garonne attirent essentiellement des habitants en provenance de la périphérie proche. Le pôle de Fenouillet Saint-Alban, davantage éloigné du cœur d'agglomération, attire les habitants en provenance d'une périphérie un peu plus éloignée.

Enfin, les pôles de Saint-Orens de Gameville et Labège-Innopole, de par leur proximité avec les faubourgs est de Toulouse, présentent une zone de chalandise partagée entre Toulouse et les secteurs périphériques.

¹ Les données présentées ici sont issues de l'Enquête Ménages Déplacement de 2013, l'exploitation des résultats de l'Enquête Mobilités 2023 n'étant pas finalisée au moment de la rédaction de ce document. Une actualisation pourra être faite avant l'arrêt du SCoT dès que les données seront disponibles.

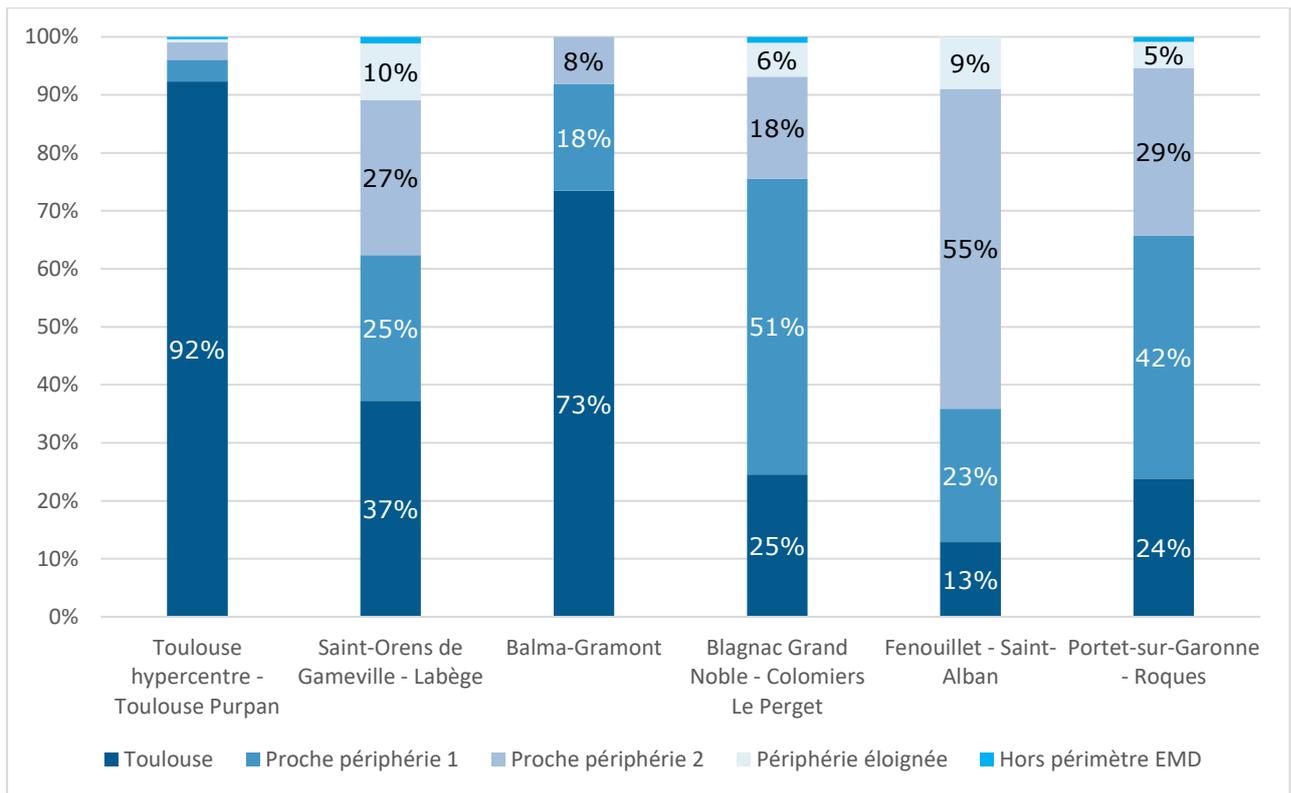


Fig. 50 : Secteurs de rayonnement des pôles commerciaux de plus de 25 000 m²
 Source : Enquête Ménages Déplacement, 2013

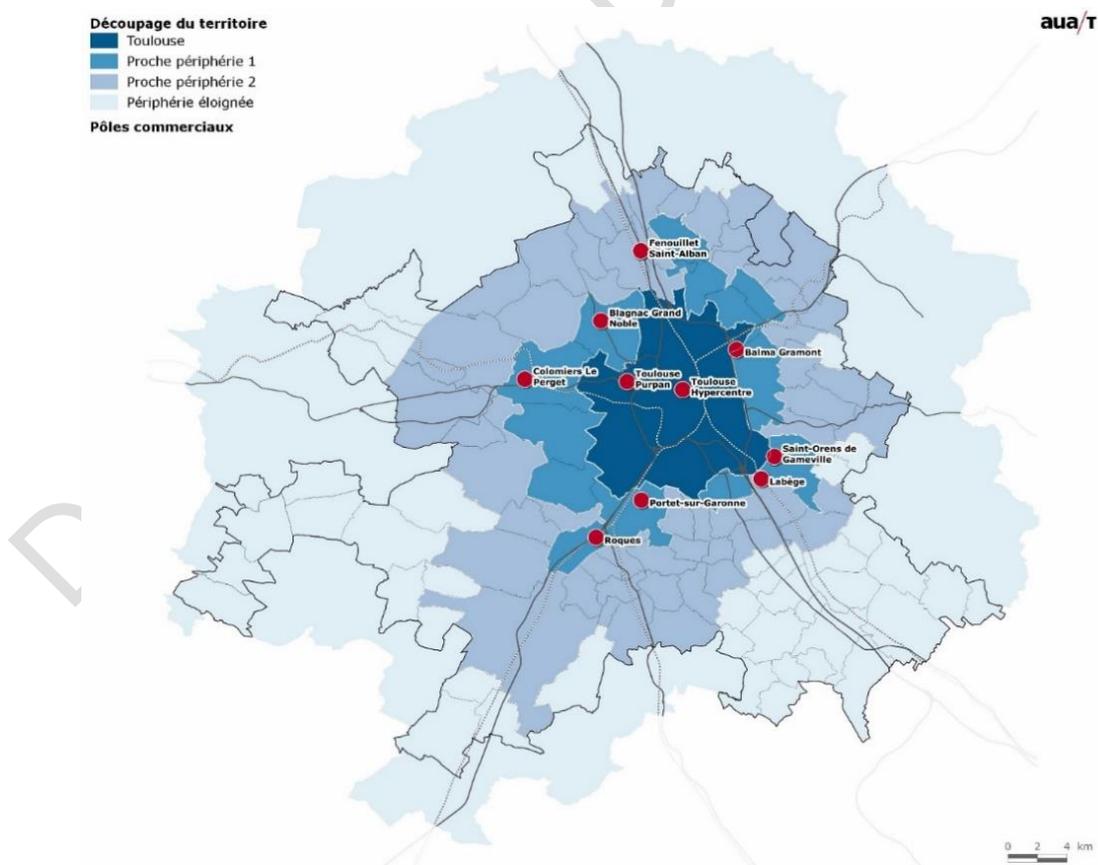


Fig. 51 : Découpage du territoire dans le cadre de l'Enquête Ménages Déplacements de 2013
 Source : AUAT



Zoom sur les pôles commerciaux en mutation

Depuis la révolution industrielle, les logiques d'implantation commerciales n'ont eu de cesse d'accompagner les mutations successives des villes et les évolutions sociétales. La logique « tout voiture » des années 1970 a vu fleurir des hypermarchés en zones périphériques. Aujourd'hui, les nouvelles pratiques de mobilité et le développement de pôles d'échanges multimodaux influent sur les formes du commerce. Les stations de métro, les gares et même les aéroports s'ouvrent ainsi de plus en plus à des fonctions commerciales à destination des « pendulaires ».

Par ailleurs, la crise structurelle que connaissent les centres commerciaux depuis une décennie (baisse de fréquentation, développement de la vacance...), force les foncières¹ à s'adapter. Les surfaces existantes font ainsi l'objet de campagnes de **modernisation, voire de reconversion vers d'autres activités**, afin d'éviter des pertes d'actifs. Certaines foncières travaillent ainsi de concert avec les collectivités sur l'avenir de leurs espaces commerciaux afin d'y intégrer de nouveaux usages : logements, activités tertiaires, résidences gérées, hôtellerie, etc. Les espaces de loisirs s'installent également dans les galeries marchandes (comme à Saint-Orens par exemple avec l'implantation d'une salle de gym, d'une aire de jeux pour enfants ou encore d'un espace d'exposition artistique).

> Une intégration urbaine du commerce encore imparfaite

Longtemps décriées pour la qualité de leurs aménagements urbains et pour l'artificialisation des sols importante qu'elles engendrent, les zones commerciales monofonctionnelles s'inscrivent désormais dans un mouvement de prise en compte des enjeux de développement durable (apport de lumière naturelle, utilisation d'énergies renouvelables, de bois, végétalisation et perméabilisation des sols...).

Ainsi, au sein de la grande agglomération toulousaine, la modernisation des centres commerciaux existants (ex : centre commercial de Fenouillet) doit s'accompagner d'une restructuration de ces espaces monofonctionnels (ex : Basso Cambo) en prenant en compte les enjeux économiques et commerciaux, urbanistiques, environnementaux et paysagers pour mener à bien ces opérations. Ces mutations urbaines passent, par exemple, par l'amélioration des constructions (intégration paysagère, rénovation énergétique...), la densification des pôles (optimisation du stationnement), l'amélioration des dessertes alternatives à la voiture ou encore par la mise en place d'une mixité fonctionnelle plus importante.



Fig. 52 : Installation d'un abri à vélo et de jeux pour enfants sur le parking du centre commercial de Fenouillet

Source : AUAT

¹ Une société foncière est une entreprise commerciale propriétaire de plusieurs biens immobiliers, visant à être loués ou exploités.



Fig. 53 : Ombrières photovoltaïques du parking du centre commercial de Fenouillet

Source : AUAT



Fig. 54 : Parking silo du centre commercial de Saint-Orens de Gameville

Source : AUAT

Par ailleurs, les évolutions législatives récentes en faveur de la limitation de la consommation d'espace vont, sans aucun doute, accélérer encore les modifications de pratiques en matière d'urbanisme commercial. En effet, la loi ALUR, adoptée en 2014, limite la superficie des surfaces dédiées au stationnement (75% maximum de la surface bâtie affectée au commerce), encadre le développement des « drives » et participe à la promotion du renouvellement urbain et à la lutte contre les friches commerciales. La loi ELAN de 2018 va également dans ce sens en intégrant l'obligation, pour tout demandeur d'autorisation d'exploitation commerciale, de la réalisation d'une analyse d'impact démontrant l'absence de friche existante (en centre-ville et, le cas échéant, en périphérie) permettant d'accueillir le projet envisagé. Les évolutions législatives récentes s'intéressent également au gisement de production d'énergie que représentent les espaces commerciaux de périphérie en particulier pour l'énergie solaire. La loi Energie Climat, promulguée en novembre 2019, introduit une exigence d'intégration de solutions de production d'énergie renouvelable ou de végétalisation en toiture et sur les parkings des espaces commerciaux de plus de 1 000 m². Puis, dans le prolongement, la loi relative à l'Accélération de la Production des Énergies Renouvelables (APENR), datant de mars 2023, entérine cette fois-ci une obligation d'équiper les espaces de stationnement extérieurs de plus de 1 500 m² sur au moins la moitié de la surface d'ombrières permettant la production d'énergie renouvelable (photovoltaïque). **Les considérations environnementales et urbaines apparaissent dorénavant comme des critères d'évaluation des autorisations d'exploitations commerciales.**

Enfin, depuis plusieurs années, l'ouverture de nouveaux formats plus petits permet un retour de certains commerces dans la ville, comme le démontre l'expansion de nombreuses supérettes alimentaires. Ces nouveaux commerces, davantage intégrés dans le tissu urbain, répondent à un besoin de proximité pour une population peu mobile ou moins encline à se rendre dans les pôles commerciaux de périphérie. Des jardinerias, des magasins de meubles ou de sports tendent ainsi à se réapproprier le cœur des villes.

2.4. Enjeux

> Vers un développement équilibré du territoire

Développement de l'emploi dans tous les territoires

Définition d'un modèle de développement économique viable

Structuration de l'armature commerciale en lien avec les fonctionnements urbains

Coordination et phasage de l'offre en immobilier d'entreprise

Coordination et structuration de l'offre de logistique, en lien avec les fonctionnements urbains et avec les offres des territoires voisins

Mise en œuvre d'une gouvernance économique à l'échelle de la grande agglomération toulousaine au service d'un modèle économique pluriel et complémentaire.

> Amélioration du fonctionnement des zones d'emplois et de commerces

Mixité des fonctions économiques et urbaines

Réinsertion urbaine des lieux périphériques (lieux monofonctionnels, déconnectés des tissus urbains et où l'usage de l'automobile reste prépondérant)

Amélioration de la qualité urbaine et environnementale des zones d'activités économiques et commerciales

Amélioration de la desserte des zones d'emplois et de commerces.

3. Les mutations socio-démographiques

3.1. La croissance démographique comme trait de caractère de l'agglomération

> **1968-2020 : un doublement de la population et une agglomération désormais millionnaire**

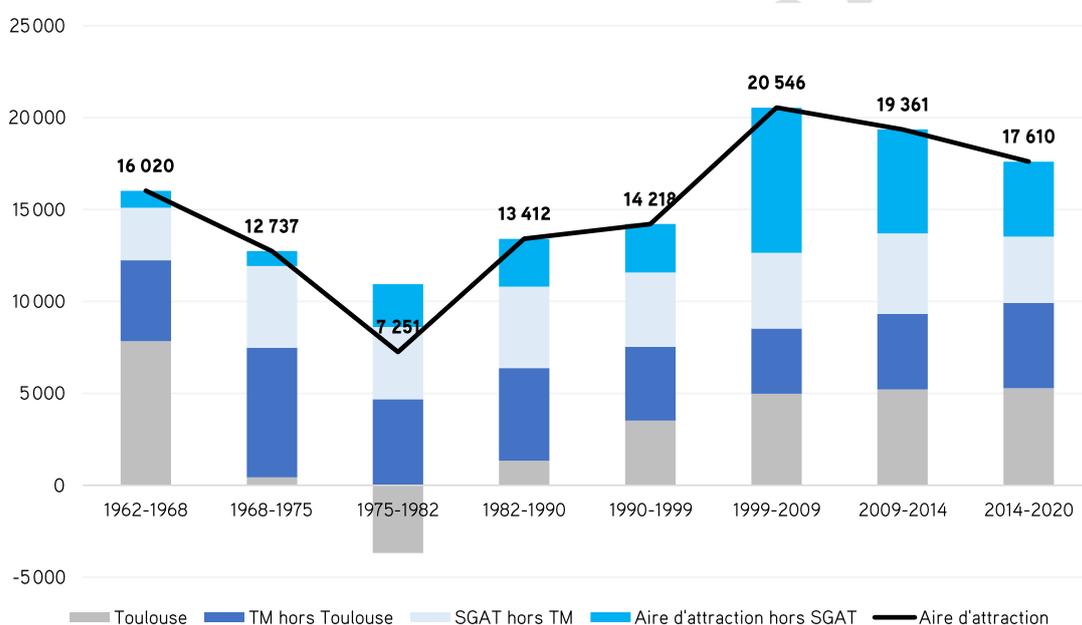
En 2015, la population de la grande agglomération toulousaine a dépassé la **barre symbolique du million d'habitants**. C'est le résultat de décennies d'une croissance à peine freinée par la crise de 2008. Cette dynamique concerne l'aire d'attraction dans son ensemble et connaît un niveau record depuis 2010. Ce développement rend compte de l'attractivité du territoire (image, poids économique...) et de l'effort de production de logements des communes.

Chiffres clés

A l'échelle de la grande agglomération toulousaine :

1 081 161 habitants en 2020

+ 13 530 habitants par an entre 2014 et 2020 (+ 1,31% par an)



N.B. : TM = Toulouse Métropole ; SGAT = Grande agglomération toulousaine

Fig. 55 : Croissance démographique annuelle moyenne dans l'aire d'attraction de Toulouse (à périmètre constant)

Source : Insee, RP

Durant cette longue période d'accroissement continu de la population, **les lignes de force ont cependant évolué au sein de l'aire d'attraction**. La ville centre a renforcé son rôle d'accueil à partir du début des années 2000, à la faveur de très nombreux programmes immobiliers, consécutifs des effets conjugués de la loi ALUR (suppression du coefficient d'occupation des sols), des mesures de défiscalisation immobilière et d'opérations publiques de grande ampleur. Au même moment, les communes de l'aire d'attraction hors grande agglomération toulousaine ont aussi fortement contribué à la croissance de la population. En outre, à l'échelle de la grande agglomération toulousaine, **les dynamiques internes évoluent** depuis les années 1990 : le rythme de croissance de la métropole est désormais inférieur à celui des quatre autres intercommunalités.

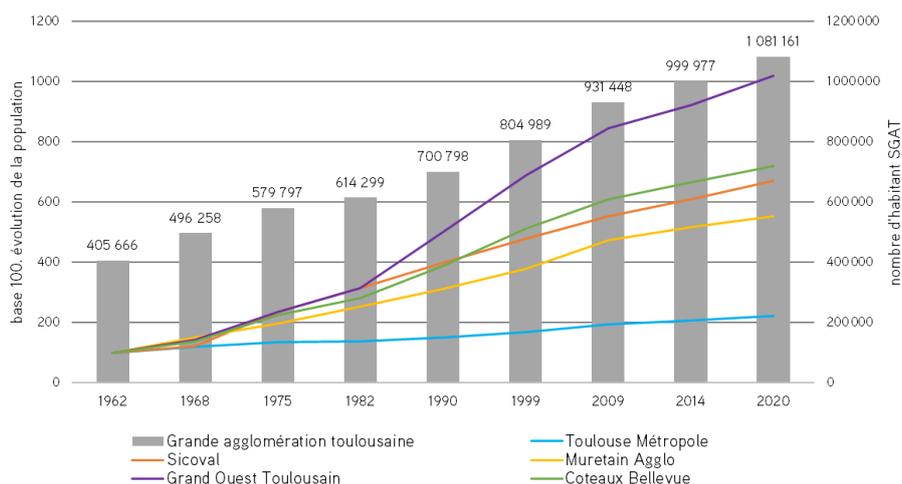


Fig. 56 : Evolution de la population de la grande agglomération toulousaine et évolution (en base 100) de la population de ses intercommunalités

Source : Insee, recensements

La forte croissance de l'agglomération toulousaine touche - presque - toutes les communes. Entre 2014 et 2020, près des deux tiers de la croissance démographique de la grande agglomération a été produite par seulement dix communes, lesquelles ont dû fournir un **effort de construction massif**.

Cependant, les communes qui connaissent les plus forts taux de croissance annuels sont, toutes, des petites communes, ce qui a pu bouleverser **les équilibres communaux ; de nombreuses communes ont ainsi vu leur population multipliée par 10 depuis les années 1960**.

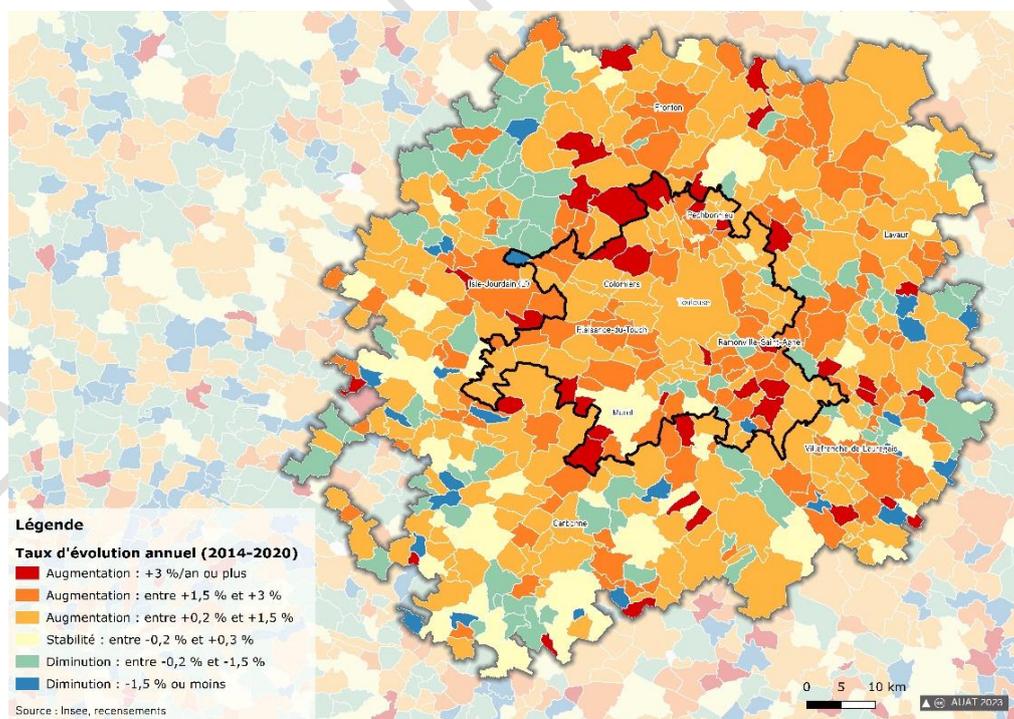


Fig. 57. Taux de croissance annuelle de la population communale de la grande agglomération toulousaine et de l'aire d'attraction entre 2014 et 2020

Source : Insee, recensements

> Naissances et migrations : deux moteurs de la croissance démographique

La croissance démographique de l'agglomération est, depuis les années 1980, étroitement liée à l'accueil de nouveaux arrivants.

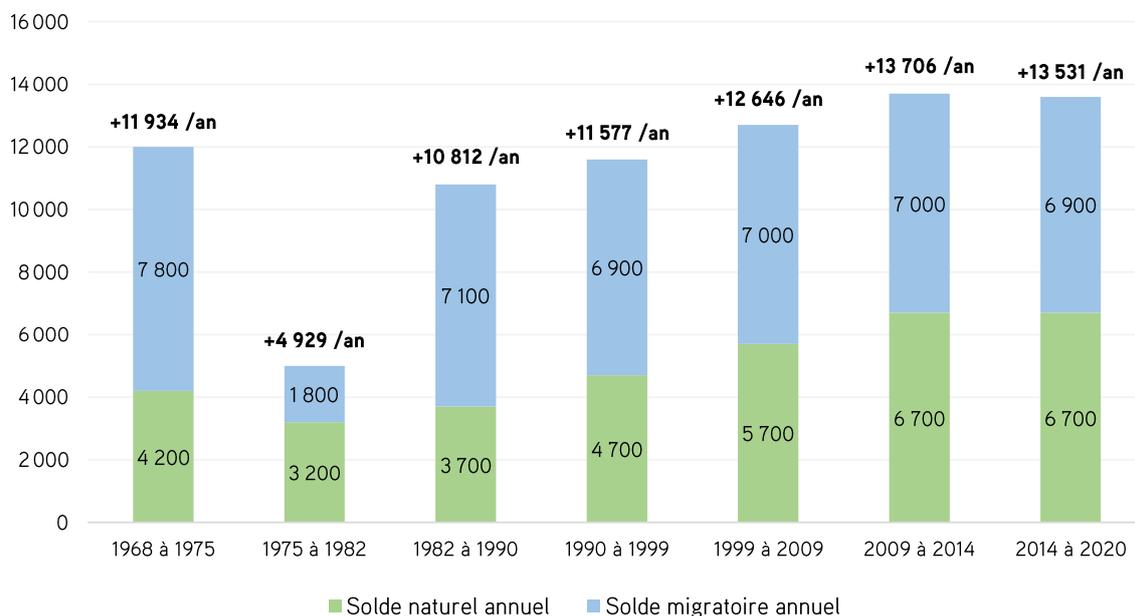


Fig. 58 : Soldes migratoire apparent et naturel au sein de la grande agglomération toulousaine entre 2014 et 2020

Source : Insee, recensements

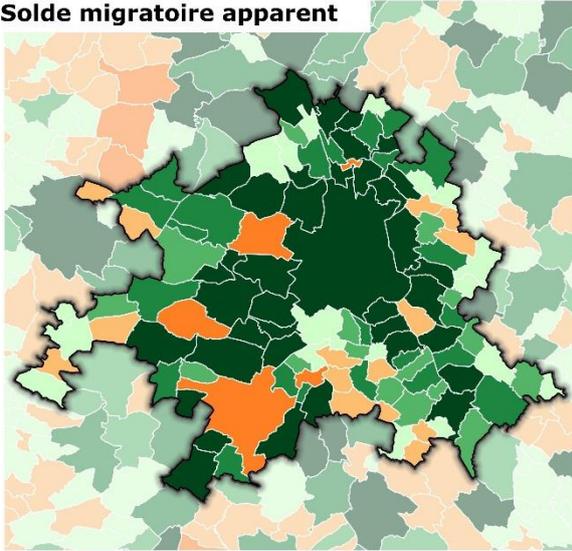
En parallèle, depuis le début des années 2000, le solde naturel¹ a renforcé son rôle de moteur de la croissance démographique. Depuis 2009, la moitié de la croissance de la grande agglomération est portée par le solde naturel. C'est le fait d'une modification du profil des ménages. Le solde naturel est ainsi le principal levier de la croissance de la ville centre (plus de trois nouveaux toulousains sur quatre entre 2014 et 2020).

Les communes principalement portées par le solde migratoire² révèlent deux cas de figure : celles qui, vieillissantes, continuent de croître grâce aux apports migratoires (principalement à l'Est) et celles qui connaissent également une forte croissance démographique (en première couronne à l'Ouest et dans la vallée de l'Hers notamment).

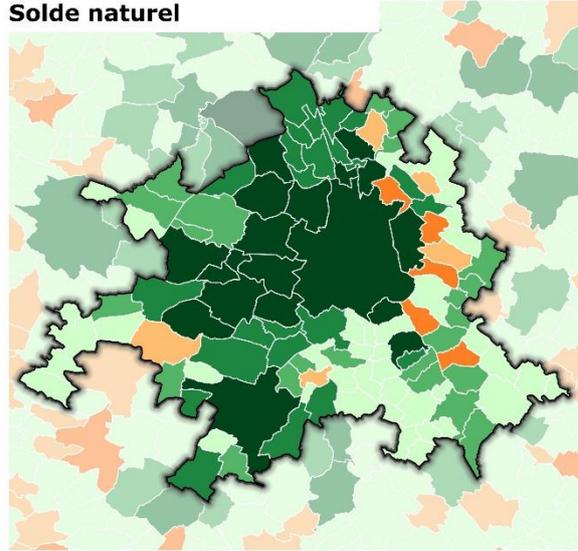
¹ Le solde naturel est la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès enregistrés au cours d'une période.

² Le solde migratoire est, avec le solde naturel, l'une des deux composantes de la variation d'une population. Le solde migratoire dit « apparent » établit l'apport de nouveaux habitants sur un territoire. Il est calculé par différence entre la variation totale de population entre deux recensements et le solde naturel au cours de la même période.

Solde migratoire apparent



Solde naturel



Légende

Soldes communaux observés entre 2014 et 2020

- -50 habitants ou moins
- entre -50 et 0 habitants
- entre 0 et +50 habitants
- entre +50 et +100 habitants
- entre +100 et +300 habitants
- +300 habitants ou plus

Source : Insee, recensements.



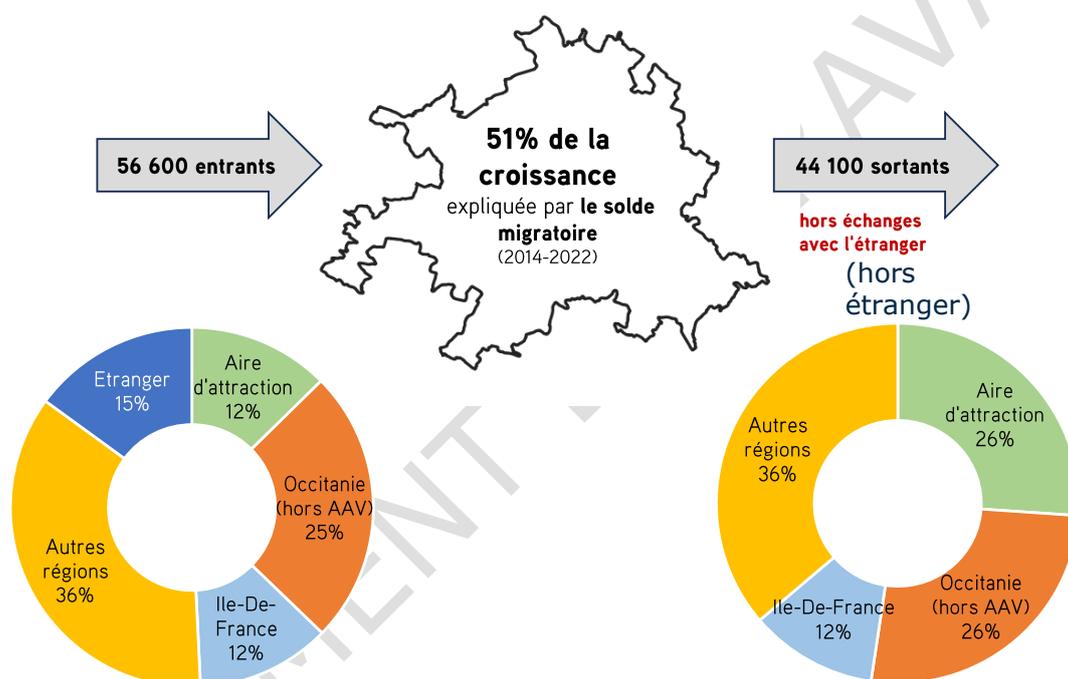
Fig. 59. Contributions des soldes naturel et migratoire apparent à la croissance démographique de la grande agglomération toulousaine entre 2014 et 2020

Source : Insee, recensements



Zoom sur les migrations résidentielles (chiffres 2020)

L'agglomération est un territoire de migrations. Sa forte attractivité rayonne à l'échelle nationale et internationale. Plus d'une arrivée sur deux se fait depuis une autre région que l'Occitanie. L'Ile-de-France représente ainsi la première région de provenance des nouveaux habitants de l'agglomération (12% des nouveaux arrivants). Il ne s'agit pas néanmoins d'une caractéristique propre à Toulouse, il en est de même dans les autres grandes agglomérations françaises (Lyon, Aix-Marseille, Bordeaux, Lille, Nantes, Rennes, Montpellier). L'agglomération se caractérise aussi par des arrivées de l'étranger plus nombreuses qu'ailleurs (15% des nouveaux arrivants) mais similaires à celles observées sur Lyon et Lille. Plus d'un tiers des nouveaux habitants habitaient déjà dans la région Occitanie (37%), dont 12% au sein de l'aire d'attraction de Toulouse.



N.B. : La méthodologie du recensement ne permet pas de connaître le nombre de personnes qui quittent un territoire pour emménager à l'étranger. Mais à l'inverse, elle permet de savoir le nombre d'entrants qui arrivent d'un pays étranger. La comparaison du nombre d'entrées et de sorties doit donc se faire avec précautions car elle ne couvre pas les mêmes populations.

Fig. 60 : Flux entrants et sortants de la grande agglomération toulousaine au cours d'une année

Source : Insee, RP2020, mobilités au cours d'une année

Les nouveaux arrivants au sein du territoire de la grande agglomération toulousaine ont un profil bien marqué : **plus de deux tiers ont moins de 30 ans**. De ce fait, les personnes seules et les étudiants sont surreprésentés par rapport à l'ensemble de la population résidant dans l'agglomération. C'est également le cas pour les personnes diplômées du supérieur.

Une très grande majorité de ces nouveaux arrivants s'installe à Toulouse (65%) ou dans sa périphérie immédiate. En outre, en dehors des étudiants, les nouveaux arrivants qui viennent de loin privilégient davantage la ville-centre que ceux qui viennent d'Occitanie. La ville de Toulouse joue ainsi un **rôle de « porte d'entrée »** sur le territoire, et ce de

manière généralement transitoire dans l'attente de découvrir le territoire et rechercher un nouvel endroit où s'installer.

Les communes de l'ouest de l'agglomération sont également fortement attractives, en lien avec les importants pôles d'emplois y existants.

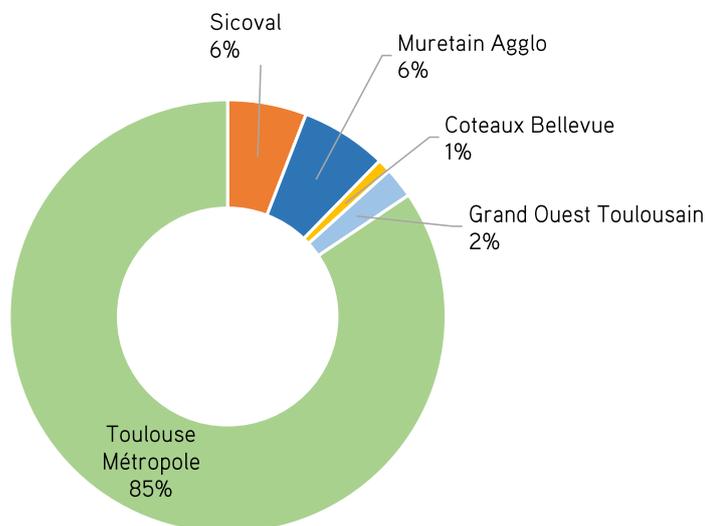


Fig. 61 : Où s'installent les nouveaux arrivants au sein de la grande agglomération toulousaine ?

Source : Insee, RP2020, arrivées au cours d'une année

Néanmoins, selon l'âge, la catégorie socio-professionnelle, la composition du ménage, etc., des implantations différenciées des nouveaux arrivants peuvent être mises en exergue.

Ainsi, les **élèves et étudiants** s'installent préférentiellement dans la ville-centre et à proximité de leurs lieux d'études (85% au sein de la commune de Toulouse).

Les **retraités** s'installent au sein de la ville-centre ou en proche périphérie (38% au sein de Toulouse), à proximité des commodités et des réseaux de transports.

Les « **actifs cadres** » s'installent, quant à eux, essentiellement à Toulouse (68%) et à l'ouest de l'agglomération, proches des lieux de concentration de l'emploi.

Les **personnes seules** privilégient le cœur de l'agglomération (78% à Toulouse) et plus particulièrement la moitié ouest.

Enfin, **les familles avec enfant(s)** s'installent préférentiellement à Toulouse (43%) et dans l'ouest du territoire, dans les communes périurbaines, ces espaces disposant d'une offre de logements généralement plus adaptée aux attentes des familles en matière de cadre de vie (maisons, jardins...).

De leurs côtés, les personnes qui partent de l'agglomération ont, pour plus de la moitié d'entre elles, une trajectoire aux franges de l'agglomération, voire régionale. **Les personnes jeunes, les actifs ayant un emploi et les diplômés du supérieur sont surreprésentés par rapport à l'ensemble de la population résidant dans l'agglomération.** A noter que près d'un tiers des personnes qui partent de Toulouse vont habiter dans une autre commune de l'agglomération.

> Deux tiers des habitants concentrés au sein de 10 communes

Si deux tiers des communes de l'agglomération comptent moins de 5 000 habitants, le territoire est également structuré par de nombreuses communes comprises entre 5 000 et 10 000 habitants, ainsi que par un cœur d'agglomération et une commune de Muret très peuplées (16 communes ont plus de 10 000 habitants). En outre, les deux tiers de la population du territoire sont concentrés au sein des 10 communes les plus peuplées (Toulouse, Colomiers, Tournefeuille, Blagnac, Muret, Cugnaux, Plaisance-du-Touch, Balma, Ramonville-Saint-Agne et Castanet-Tolosan). Par ailleurs, on observe des communes de plus en plus peuplées à l'Ouest et des communes faiblement peuplées sur les coteaux du Sud et de l'Est (Savès, sud-est Lauragais, est de Toulouse Métropole).

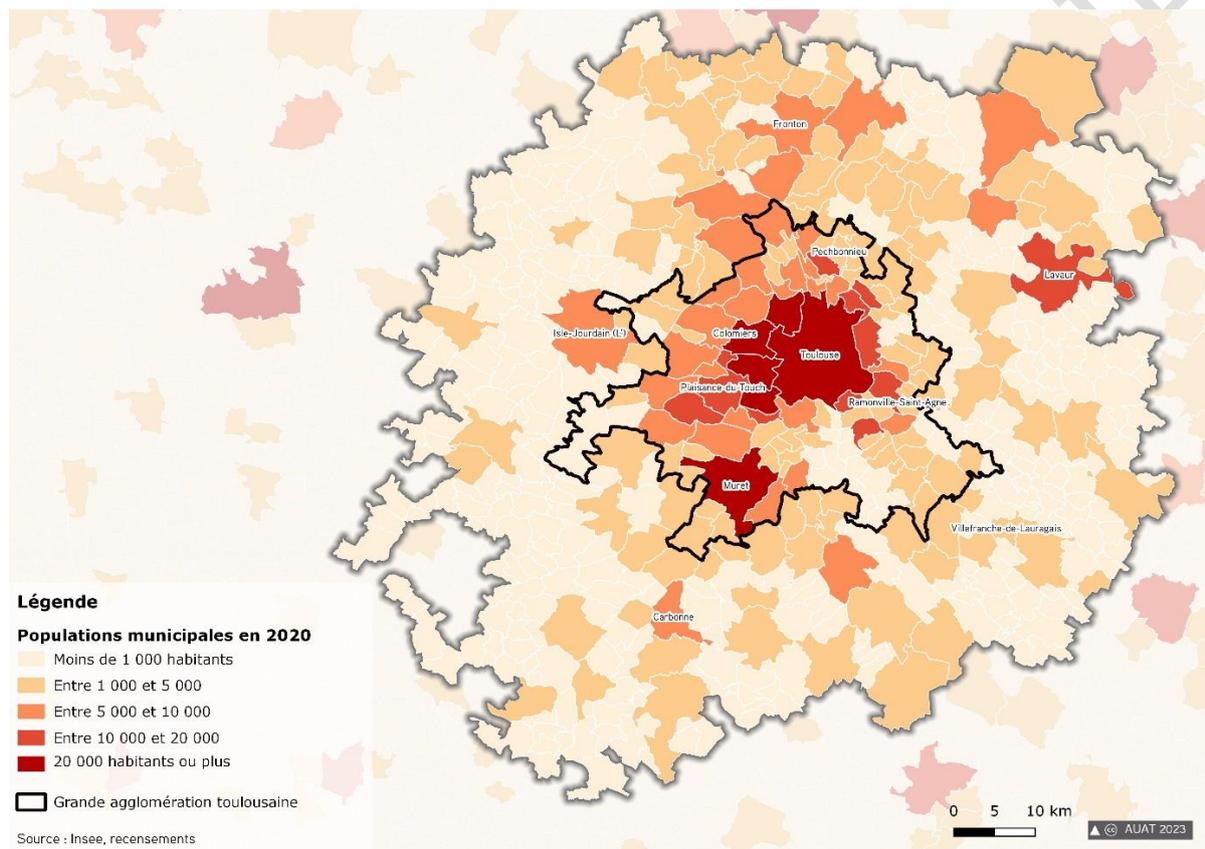


Fig. 62 : Répartition de la population au sein de la grande agglomération toulousaine et de l'aire d'attraction de Toulouse en 2020

Source : Insee, recensement 2020

> 1,2 à 1,4 millions d'habitants dans l'agglomération en 2045 ?

Selon les trois principaux scénarios de projections démographiques réalisées par l'Insee (OMPHALE 2022), l'agglomération pourrait compter entre 1,19 et 1,36 millions d'habitants en 2045 (et entre 1,16 et 1,47 millions d'habitants en 2060). La croissance démographique serait ainsi comprise entre + 4 500 habitants (scénario population basse) et + 11 400 habitants (scénario population haute) par an entre 2021 et 2045.

Ces projections démographiques ne sont toutefois que des évolutions au fil de l'eau différenciées par des paramètres socio-démographiques (*cf. encart ci-dessous*). Elles ne tiennent donc pas compte d'évolutions de tendances qui pourraient être consécutives à la mise en œuvre de politiques publiques, à des chocs économiques très forts ou à des conséquences du changement climatique.

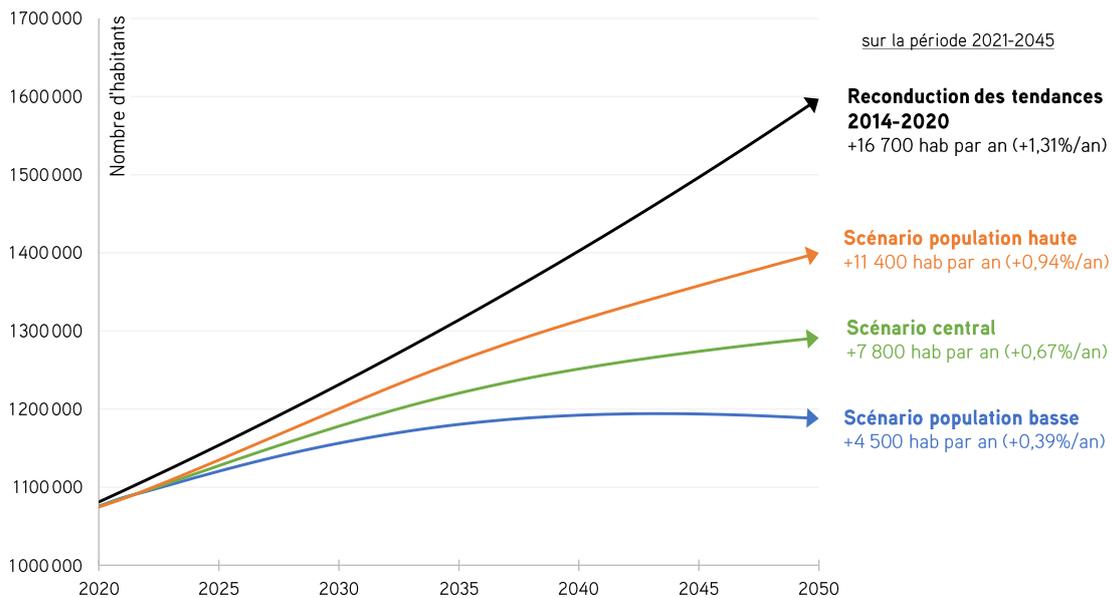


Fig. 63 : Evolutions démographiques projetées à l'horizon 2050

Source : Insee, projections OMPHALE 2018-2070

Des perspectives d'accueil qui s'appuient sur les projections OMPHALE de l'Insee

A travers son outil de modélisation OMPHALE (Outil Méthodologique de Projection d'Habitants, d'Actifs, de Logements et d'Elèves), l'Insee propose périodiquement des scénarios d'évolution démographique pour le futur. Il est important de rappeler que ces « projections » n'ont pas valeur de « prévisions ».

Cette application est susceptible de produire des projections de population sur toute zone géographique de plus de 50 000 habitants (seuil de robustesse). Celles-ci sont établies en référence à une période passée et par modélisation de comportements démographiques. La pyramide des âges (et le nombre d'habitants associé) varie ainsi en fonction de trois variables : la natalité, la mortalité et les migrations intra-nationales et avec l'étranger.

Le modèle OMPHALE 2022 propose onze scénarios de projections différents à l'horizon 2018-2070. Parmi ces onze scénarios, deux ont été retenus pour guider la construction des perspectives d'accueil pour le territoire de la grande agglomération toulousaine :

- Le scénario « central » reconduit les tendances passées observées sur la période 2012-2017 associées à une natalité constante autour de 1,8 enfant par femme et une hypothèse nationale de +70 000 habitants supplémentaires par an du fait du solde migratoire.
- Le scénario « population haute » se caractérise par des quotients démographiques en position haute avec un solde migratoire de +120 000 habitants par an et un indice conjoncturel de fécondité à 2 enfants par femme.

3.2. Des profils d'habitants contrastés au sein de l'agglomération

> Des disparités sociales et territoriales

A l'échelle nationale, l'agglomération de Toulouse, et plus largement son aire d'attraction, se situe **dans le groupe de tête des territoires où les revenus sont les plus élevés** (en termes de revenu médian¹ par unité de consommation²).

Cependant, le territoire est loin d'être homogène. Les communes aux revenus médians les plus élevés sont concentrées dans les couronnes Est et Sud de la grande agglomération toulousaine. Les revenus les plus faibles s'observent dans le cœur de l'agglomération et dans le sud-ouest de l'aire d'attraction. A noter enfin que les marges de l'aire d'attraction forment la couronne des plus bas revenus observés à cette échelle.

De plus, en termes d'évolutions, bien que tous les territoires connaissent une augmentation du revenu médian de leurs habitants, les disparités territoriales se renforcent. Les communes où le revenu était déjà élevé en 2012 ont connu les plus fortes augmentations entre 2012 et 2020, contribuant à l'accentuation des disparités.

Chiffres clés

23 850€ de revenu médian disponible par unité de consommation en 2020 (aire d'attraction de Toulouse)

2,03 personnes par ménage en 2020

31% de ménages avec enfant(s) en 2020

1/5 des habitants de moins de 18 ans en 2020

1/5 des habitants de plus de 60 ans en 2020

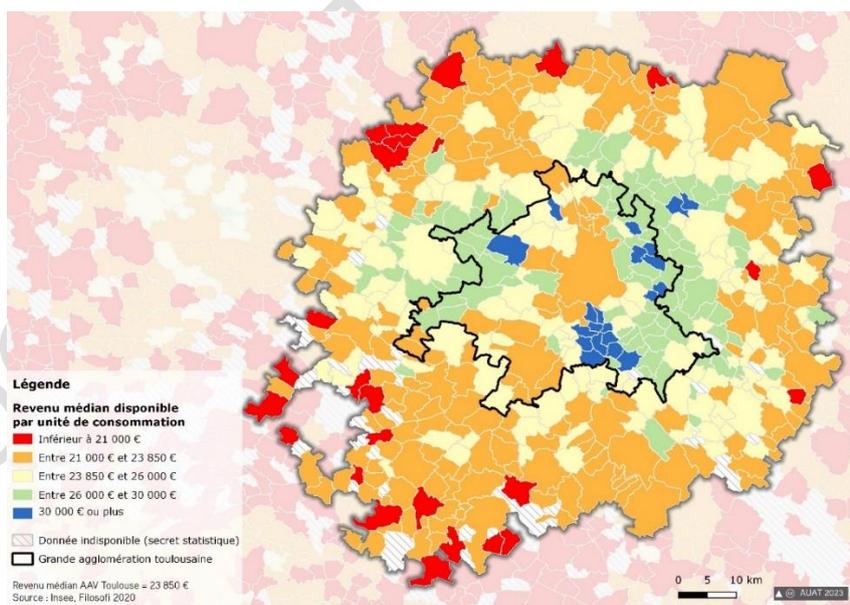


Fig. 64 : Revenu médian disponible par unité de consommation dans l'aire d'attraction de Toulouse en 2020

Source : Insee, Filosofi 2020

¹ Salaire tel que la moitié des salariés de la population considérée gagne moins et l'autre moitié gagne plus. Il se différencie du salaire moyen qui est la moyenne de l'ensemble des salaires de la population considérée.

² L'unité de consommation permet de comparer le niveau de vie des ménages en prenant en compte le nombre de personnes selon son âge. L'INSEE considère, qu'au sein d'un ménage, le deuxième adulte vaut la moitié du premier, de même que les enfants de plus de 14 ans. Les plus jeunes enfants comptent pour 0,3.

Dans l'aire d'attraction de Toulouse, les **10% des ménages les plus aisés ont des revenus plus de 3,3 fois supérieurs aux 10% des plus modestes**. Cet indice place Toulouse dans une position intermédiaire au niveau national, mais les écarts internes au territoire demeurent là aussi importants : 4,1 pour la ville de Toulouse qui abrite de nombreux ménages modestes dans les quartiers d'habitat social.

La carte du taux de pauvreté¹ communal traduit la même géographie. Non disponible à l'échelle de la grande agglomération toulousaine, il s'établit à 12,8% dans l'aire d'attraction en 2020. Les communes de Toulouse, Muret et Colomiers se caractérisent par les taux de pauvreté les plus élevés, au-delà de 14%. La part importante de logements sociaux dans le parc de ces communes explique en partie cette surreprésentation.

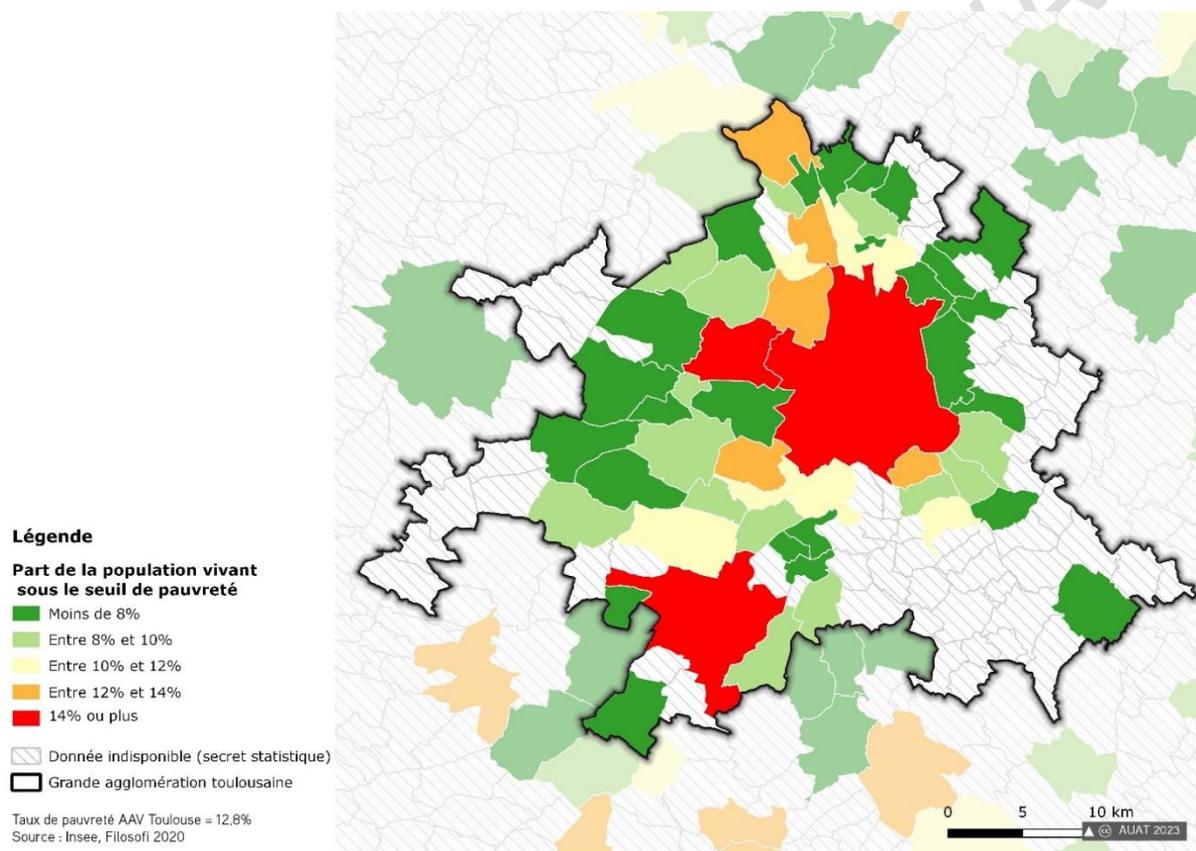


Fig. 65 : Taux de pauvreté par commune au sein de la grande agglomération toulousaine en 2020

Source : Insee, Filosofi 2020

¹ Le taux de pauvreté correspond à la proportion d'individus (ou de ménages) dont le niveau de vie est inférieur pour une année donnée à un seuil, dénommé seuil de pauvreté (exprimé en euros). On privilégie en Europe le seuil de 60% du niveau de vie médian.

> Une main d'œuvre hautement qualifiée

Parmi les 30-34 ans¹, la **part des diplômés du supérieur s'élève à 62%**, positionnant la grande agglomération toulousaine parmi les grandes aires d'attraction les plus diplômées.

Ce niveau de qualification élevé est, à la fois, le signe d'un marché de l'emploi « exigeant » en matière de compétences, quelle que soit la catégorie socio-professionnelle, et d'un pôle d'enseignement extrêmement dense et ciblé par les étudiants : seulement un quart des inscrits dans les filières universitaires toulousaines ont eu leur baccalauréat dans le département de la Haute-Garonne, 18% dans un département limitrophe, un tiers dans une autre région française et 11% à l'étranger.

Néanmoins, cette spécificité toulousaine fait peser un risque de surqualification sur le marché de l'emploi au détriment de tous : les plus diplômés occupent des postes « en-deçà » de leur niveau de qualification au détriment des peu et non qualifiés. Cette tension s'est particulièrement observée au plus fort de la crise économique de 2008 à 2014.

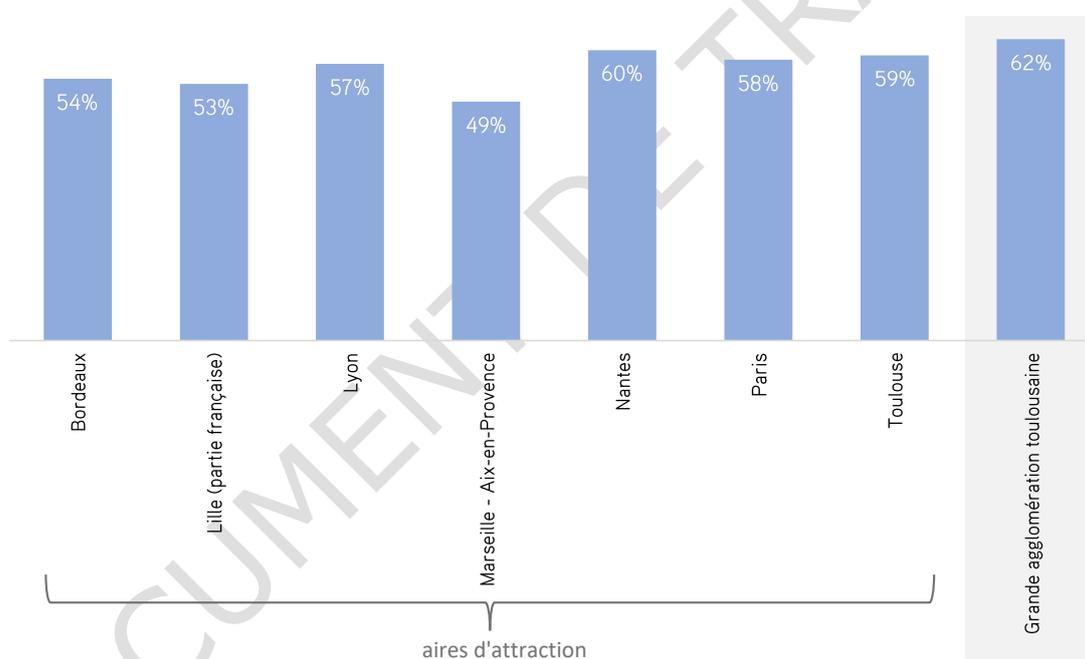


Fig. 66 : Part des 30-34 ans diplômés du supérieur

Source : Insee, RP2020

Néanmoins, la part de diplômés du supérieur présente de fortes disparités territoriales : elle varie en effet de 24% à 73% d'une commune à l'autre. Celles du Sud-Ouest, Muret et les communes voisines, ainsi que celles du Nord (Saint-Jory, Saint-Alban, Lespinasse...) rassemblent le moins d'habitants diplômés du supérieur. C'est d'ailleurs dans ces communes que la population cadre est la moins représentée et par voie de conséquence, que les bas revenus sont les plus importants. Les habitants diplômés du supérieur sont majoritaires dans quelques communes de l'est et du sud toulousain, et plus généralement sur un large axe qui traverse le territoire du sud-est au nord-ouest – à l'image de la concentration spatiale des cadres.

¹ Dans les politiques européennes, la part des diplômés du supérieur dans la tranche d'âge 30-34 ans (population jeune qui a terminé ses études) constitue la variable de référence pour apprécier le niveau de qualification des populations.

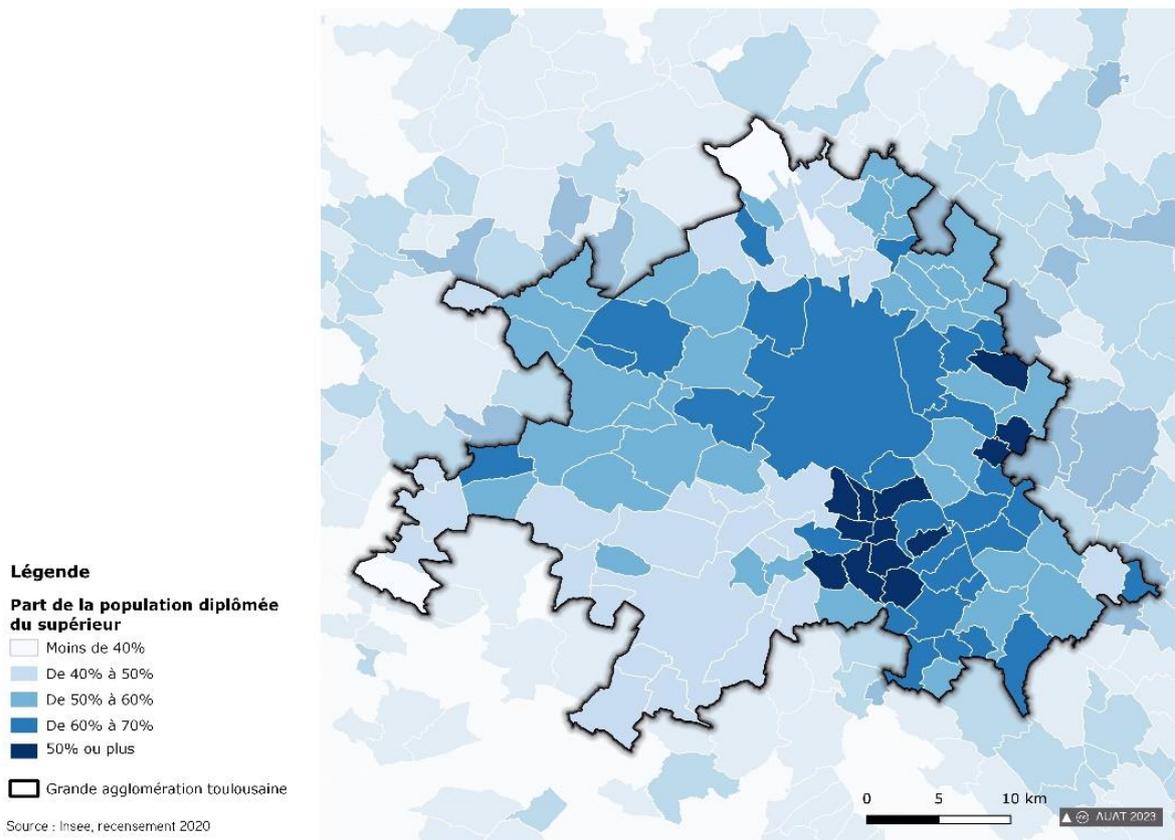


Fig. 67 : Part de la population des diplômés du supérieur parmi la population de 15 ans ou plus non scolarisée au sein de la grande agglomération toulousaine

Source : Insee, RP2020



Zoom sur une répartition territoriale inégale des cadres

Les cadres se concentrent au sud et à l'est de la grande agglomération toulousaine, dans un environnement naturel de qualité (les coteaux) et à courte distance des aménités du centre de Toulouse. Ils sont également très présents à l'ouest le long de l'axe en direction du Gers, à proximité du pôle d'emploi de la plateforme aéroportuaire et aéronautique. Ils sont, a contrario, très peu représentés dans le nord toulousain et le long de l'A64 au sud, territoires qui offrent des emplois peu qualifiés et où la présence d'ouvriers et d'employés prédomine.

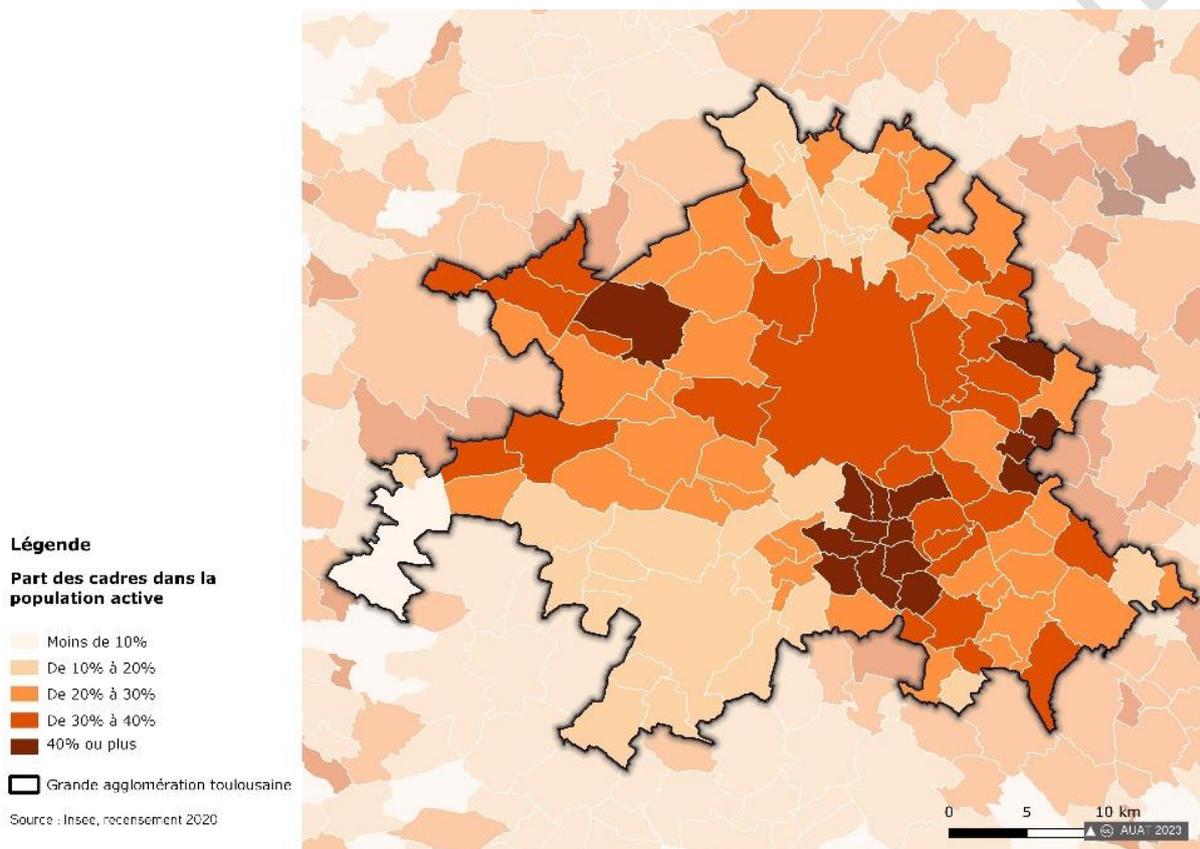


Fig. 68 : Part des cadres dans la population active de la grande agglomération toulousaine

Source : Insee, RP2020

> Des familles qui s'éloignent toujours plus du cœur d'agglomération

Les familles avec enfant(s), dont les familles monoparentales, représentent plus d'un tiers des ménages et la moitié de la population de la grande agglomération toulousaine. Leur représentation a augmenté au cours des dernières décennies, passant de 31% des ménages en 1999 à 37% en 2020. Pourtant, c'est dans les villes de 3^{ème} couronne (aire d'attraction hors unité urbaine) que les familles sont les plus représentées (43% des ménages). Ce constat peut s'expliquer par le départ des familles vers le périurbain pour accéder à un logement plus grand, à moindre coût et à une qualité de vie plus en adéquation avec leurs aspirations (espaces naturels, intimité, sentiment de sécurité...). Un autre facteur d'explication est également la moindre présence des personnes seules (étudiants, personnes âgées...) dans ces communes éloignées du cœur d'agglomération.

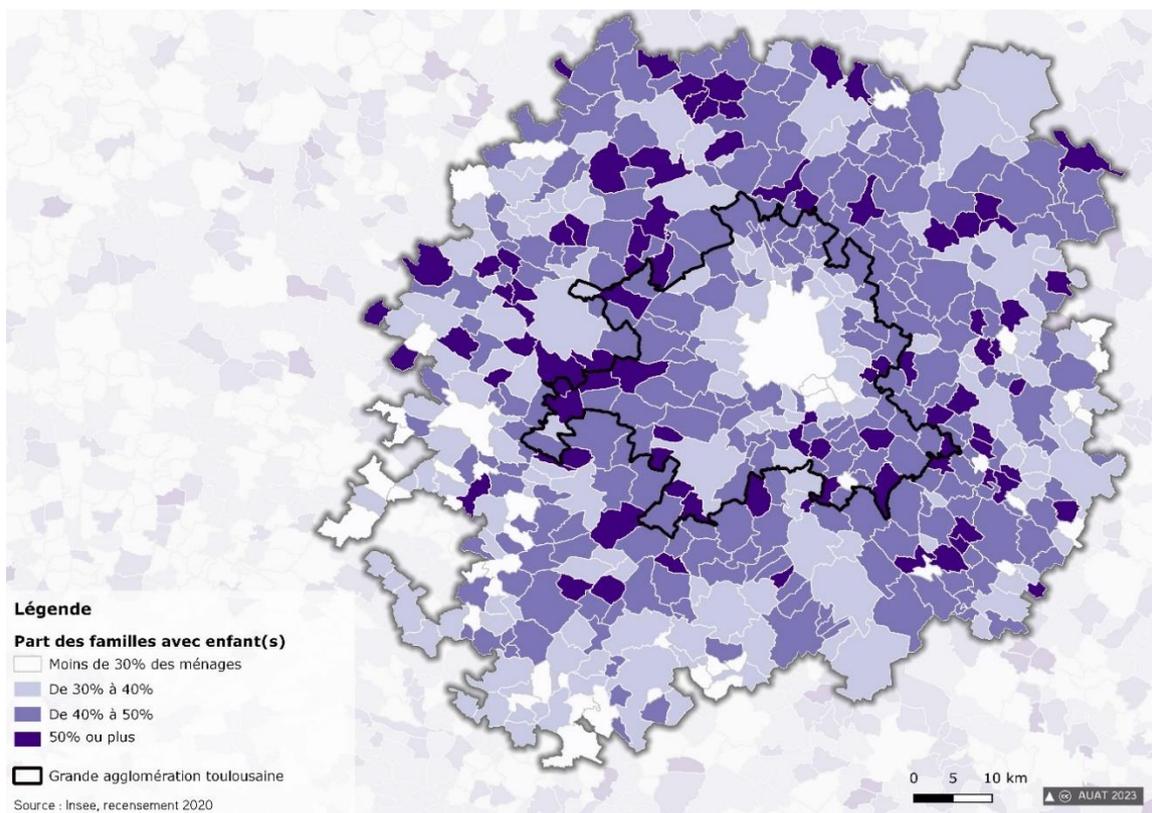


Fig. 69 : Part des familles avec enfant(s) sur l'ensemble des ménages

Source : Insee, RP 2020

En 2020, la taille moyenne des ménages s'élève à 2,03 personnes au sein de la grande agglomération toulousaine contre 2,38 dans le reste de l'aire d'attraction. Des différences fortes existent également entre les intercommunalités de l'agglomération : Toulouse Métropole accueille ainsi essentiellement des ménages de petites tailles, tandis que les intercommunalités en frange de l'agglomération accueillent davantage de familles (communautés de communes du Grand Ouest Toulousain et des Coteaux Bellevue notamment).

	Taille moyenne des ménages 2014	Taille moyenne des ménages 2020
Coteaux Bellevue	2,57	2,46
Grand Ouest Toulousain	2,54	2,41
Muretain Agglo	2,43	2,34
Sicoval	2,27	2,20
Toulouse Métropole	1,99	1,94
Grande agglomération toulousaine	2,08	2,03
Aire d'attraction hors grande agglomération toulousaine	2,45	2,38
Aire d'attraction	2,17	2,11

Fig. 70 : Taille moyenne des ménages en 2014 et 2020 des intercommunalités de la grande agglomération toulousaine et de l'aire d'attraction

Source : Insee, recensements

La présence importante de familles et la pression démographique génèrent une demande de services et d'équipements - garde d'enfants, équipements scolaires, sportifs, de loisirs - parfois lourde pour les communes concernées.

> Une agglomération toulousaine qui attire une population jeune

Un habitant sur cinq de la grande agglomération toulousaine a moins de 18 ans et un sur trois moins de 25 ans. Cette jeunesse de la population s'explique à la fois par la présence importante de familles mais aussi par l'attractivité qu'exerce le territoire auprès des jeunes adultes en matière d'offre d'enseignement supérieur ou de dynamisme du marché de l'emploi. Chaque année, 43% des personnes qui s'installent dans la grande agglomération toulousaine ont entre 15 et 24 ans.

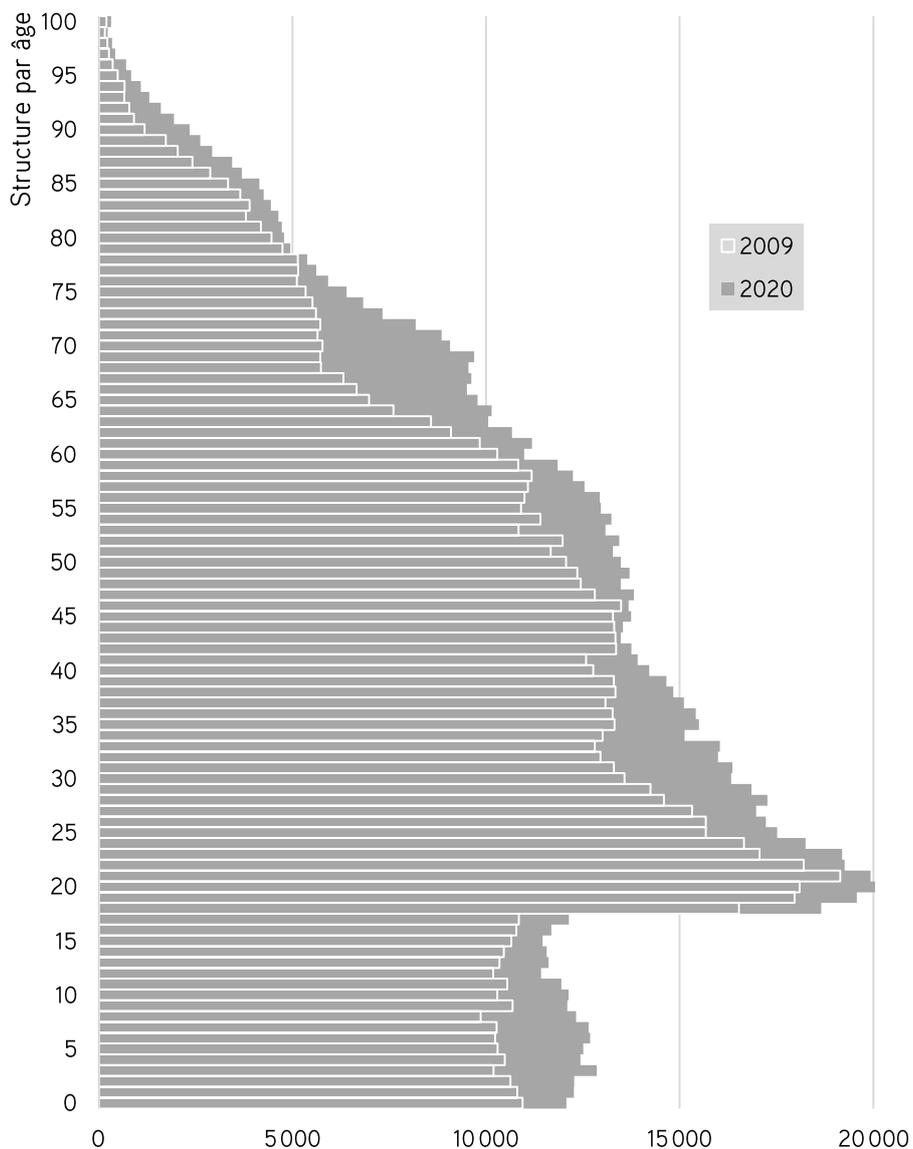


Fig. 71 : Evolution de la structure par âge de la population au sein de la grande agglomération toulousaine

Source : Insee, recensements

Les évolutions des moins de 25 ans montrent une croissance plus importante des moins de 10 ans (+19%) que celle des plus de 10 ans (+10%) sur la période 2009-2020. En plus de l'arrivée de familles sur le territoire, l'augmentation des naissances sur le territoire contribue à cette évolution. Néanmoins depuis 2015, le nombre de naissances a cessé d'augmenter sur le territoire pour se stabiliser, voire diminuer, autour de 12 700 naissances par an, cela explique la moindre augmentation des 0-4 ans.

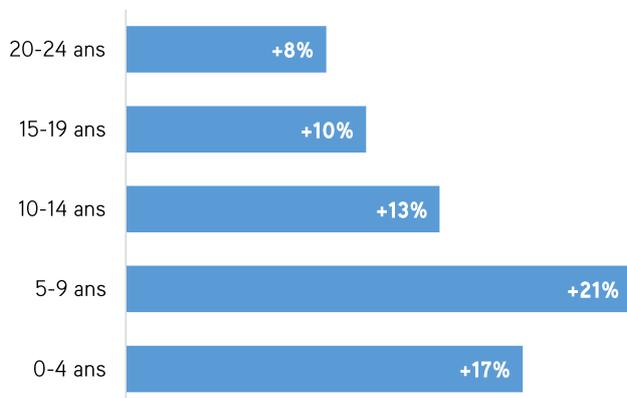


Fig. 72 : Evolution de la population de moins de 25 ans au sein de la grande agglomération toulousaine entre 2009 et 2020

Source : Insee, recensements

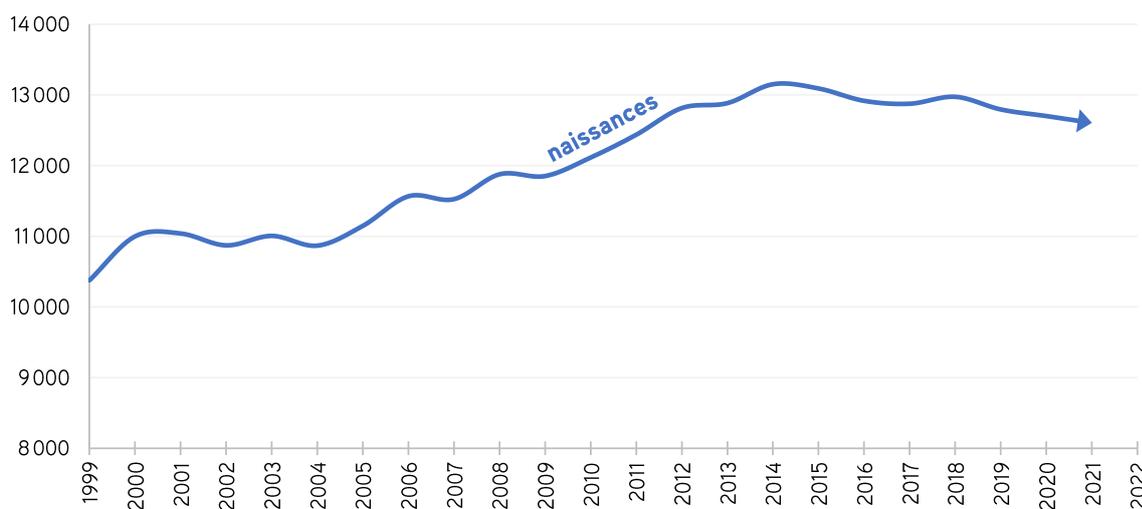


Fig. 73 : Evolution du nombre de naissances au sein de l'agglomération toulousaine

Source : Insee, Etat Civil

L'aire d'attraction de Toulouse attire de nombreux jeunes adultes en raison du dynamisme économique et des pôles de formation et d'enseignement supérieur. C'est principalement le cœur d'agglomération qui accueille cette population jeune en offrant plus de petits logements et la proximité des pôles universitaires et d'emplois. Parmi les jeunes de 20 à 24 ans de la grande agglomération toulousaine, 39% sont en étude, 44% sont en emploi et 12% se déclarent au chômage. 67 000 résident dans la ville de Toulouse, soit 69% de l'ensemble des 20-24 ans, alors que la ville-centre accueille 46% de la population de la grande agglomération toulousaine.

> Une population âgée qui croît plus vite que les autres

Si la population de l'agglomération est relativement jeune, elle connaît un vieillissement, comme l'ensemble du territoire national. Le vieillissement des générations nées après-guerre (les premiers baby-boomers ont eu 65 ans en 2010) et l'allongement de la durée de la vie expliquent ce phénomène.

	2009	2020	Evolution 2009-2020
65-69 ans	31 550	48 137	+ 53%
70-74 ans	28 218	40 258	+ 43%
75-79 ans	25 421	28 257	+ 11%
80-84 ans	19 954	22 851	+ 15%
85-89 ans	12 359	16 826	+ 36%
90-94 ans	4 207	8 286	+ 97%
95 ou plus	1 733	2 860	+ 65%
65 ans ou plus ans	123 442	167 476	+ 36%
Moins de 65 ans	808 006	860 641	+ 7%
Ensemble de la population	931 448	1 081 161	+ 16%

Fig. 74 : Evolution du nombre d'habitants âgés de 65 ans ou plus au sein de la grande agglomération toulousaine entre 2009 et 2020

Source : Insee, recensements

La part des personnes âgées varie considérablement d'une commune à l'autre. Les communes les plus éloignées de Toulouse, les plus rurales, accueillent une part de population âgée de plus de 65 ans plus importante. Mais c'est aussi le cas de celles localisées au sud du territoire de la grande agglomération toulousaine, villes qui se sont développées avant les années 1980 et qui n'ont pas encore connu un renouvellement de leur population. Néanmoins, en volume, ce sont les communes les plus peuplées qui comptent le plus grand nombre de séniors.

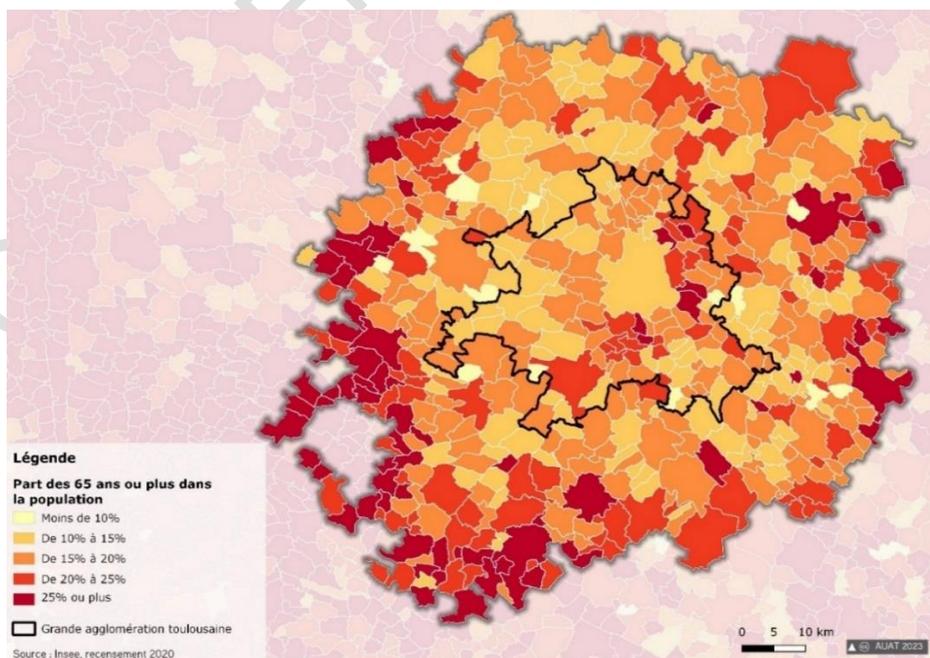


Fig. 75 : Part des 65 ans ou plus au sein de la population

Source : Insee, RP2020

Par ailleurs, selon le modèle OMPHALE de l'Insee, l'évolution démographique se traduirait également par un vieillissement de la population. Ainsi, d'après le scénario « Population haute », en 2045, 20% de la population de la grande agglomération aurait plus de 65 ans et 12% plus de 75 ans (un seuil souvent retenu comme l'âge où une certaine proportion de la population commence à présenter des problèmes de dépendance) contre respectivement 15% et 7% aujourd'hui. La part des jeunes resterait toutefois importante sur l'agglomération avec un habitant sur quatre âgé de moins de 20 ans, et ce, en raison de la forte attractivité estudiantine.

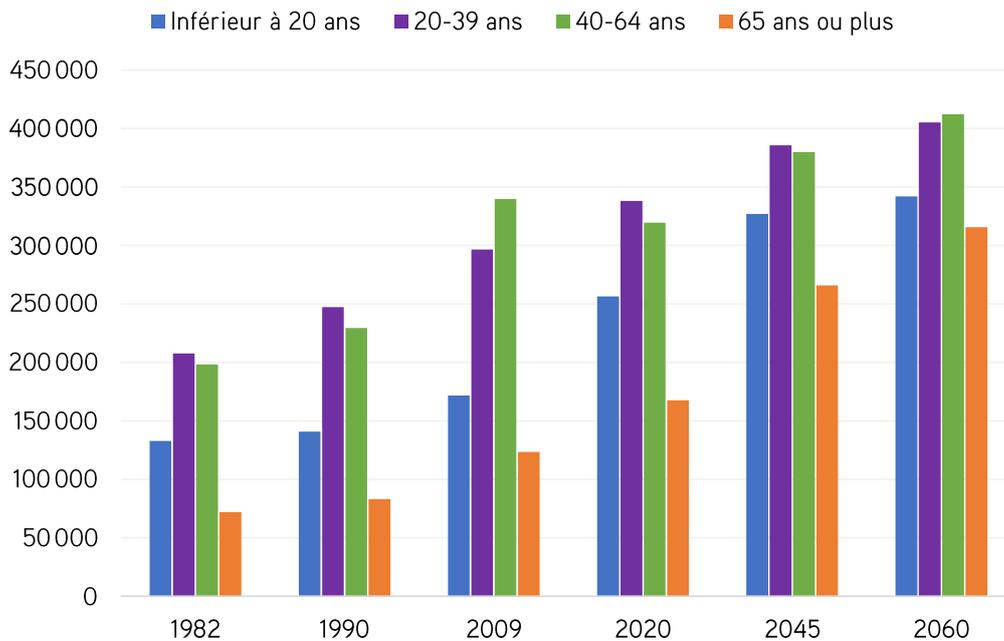


Fig. 76 : Evolution de la structure par âge de la population entre 1982 et 2060 au sein de la grande agglomération toulousaine

Source : Insee, recensements ; OMPHALE 2018-2070, scénario Population haute

Face au glissement de la pyramide des âges, la gestion de la dépendance va ainsi devenir prégnante sur le territoire (offre de soins de proximité, habitat adapté, services à la personne favorisant le maintien à domicile, création d'établissements spécialisés, etc.).

3.3. Une structure du parc de logements en mutation

> Une forte production récente de logements dominée par du collectif

Le dynamisme démographique de l'agglomération toulousaine s'est accompagné dans toutes les communes par un fort taux de construction, transformant le parc de logements de façon notable.

Ainsi, avec plus de **45% des logements datant d'après 1990 dont 21% d'après 2006**, le parc de logements de la grande agglomération toulousaine peut être qualifié de récent. C'est particulièrement vrai à l'Ouest et au nord du territoire, ainsi que pour quelques communes du Sud-Est.

Chiffres clés

- 578 641 logements en 2020
- + 10 500 logements par an entre 2014 et 2020
- 91% de résidences principales en 2020
- 96 065 logements sociaux (SRU) en 2020
- 46% de propriétaires occupants en 2020
- 61% d'appartements en 2020

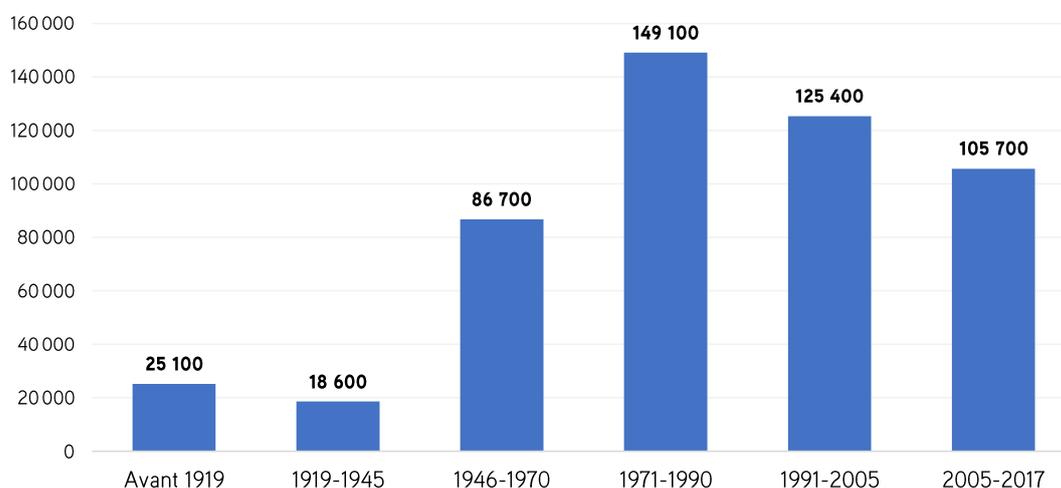


Fig. 77 : Période de construction des résidences principales au sein de la grande agglomération toulousaine

Source : Insee, RP2020. Résidences principales construites avant 2017

En effet, au-delà de Toulouse, la production de logements reste largement portée par les **centres urbains de l'ouest de l'agglomération**, mais également par **certaines communes plus distantes du cœur de l'agglomération**, qui présentent parfois un très fort développement au regard de l'importance de leur parc de logements.

Au nord de la grande agglomération toulousaine, la production de logements s'est intensifiée pour plusieurs communes. Ainsi, alors que dans l'ouest de l'agglomération, la production de logements est fortement liée à la commercialisation d'**opérations d'envergure** (Andromède, Ramassiers...), la production du nord de l'agglomération tient principalement au **développement diffus de l'urbanisation**, dans un territoire présentant de forts potentiels de développement ou de renouvellement.

Des Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) au sein des territoires

Pacte métropolitain pour l'habitat de Toulouse Métropole 2021 (7000 logements par an)

PLH Muretain Agglo 2022-2027 (1233 logements par an)

PLH Sicoval 2017-2023 (1000 logements par an)

PLH Grand Ouest Toulousain 2017-2022 (350 logements par an)

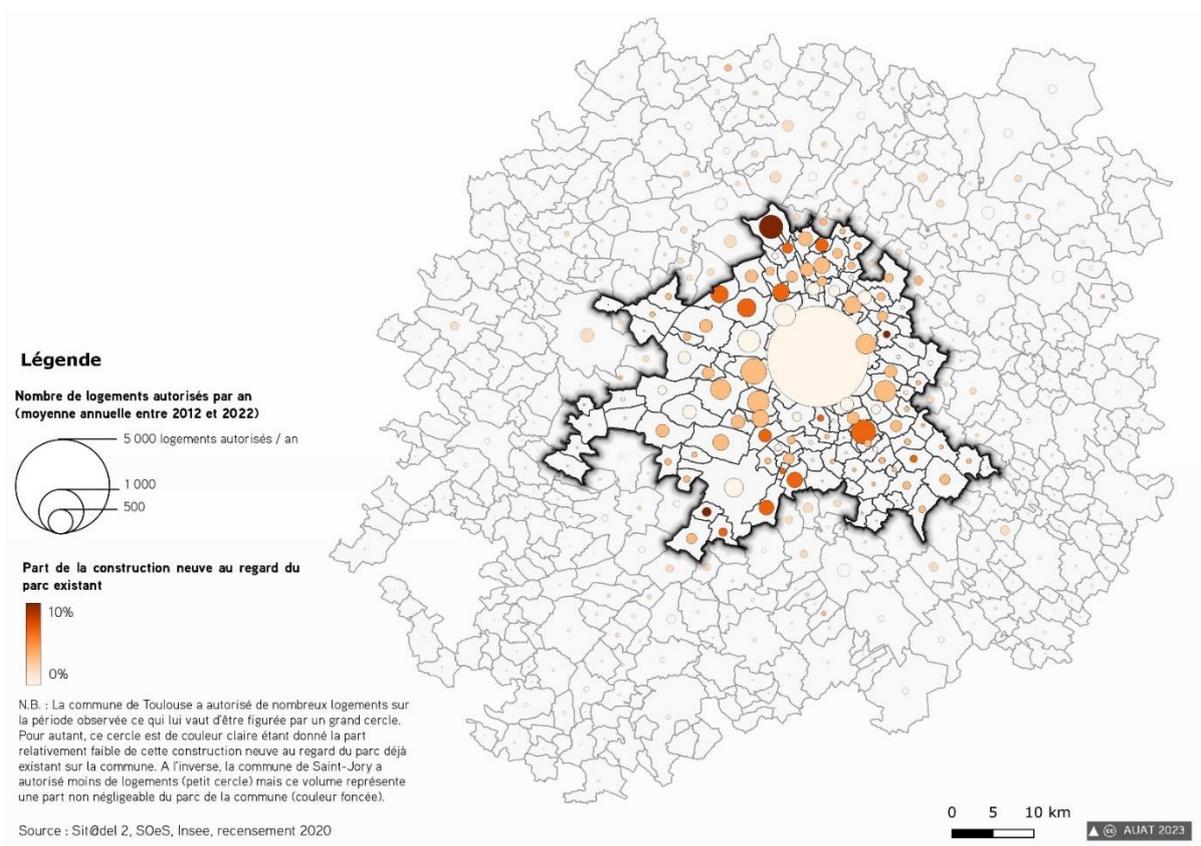


Fig. 78 : Autorisations de logements dans l'aire d'attraction toulousaine entre 2012 et 2022

Source : Sit@del 2, SOeS, Insee RP2020

	Nombre de logements	Part des résidences principales	Part des résidences secondaires	Part des logements vacants
Coteaux Bellevue	8 767	94%	1%	5%
Grand Ouest Toulousain	20 914	94%	1%	5%
Muretain Agglo	55 525	93%	1%	6%
Sicoval	39 204	93%	2%	5%
Toulouse Métropole	454 231	90%	3%	7%
Grande agglomération toulousaine	578 641	91%	3%	7%

Fig. 79 : Caractéristiques du parc de logements des intercommunalités de la grande agglomération toulousaine

Source : Insee, RP2020

Le taux de vacance à l'échelle de la grande agglomération et des intercommunalités n'apparaît pas préoccupant. Néanmoins, ces chiffres moyennés peuvent masquer des situations ponctuelles de sur-représentation du parc vacant, notamment dans les tissus anciens.

La production de logements qui s'est opérée depuis une quinzaine d'années s'est traduite par un **renforcement significatif de l'offre en logements collectifs**. Ainsi, la part de logements collectifs de l'aire d'attraction est aujourd'hui comparable à d'autres territoires similaires (Montpellier, Bordeaux, Nantes). Cependant, la dynamique a été particulièrement **marquée, notamment dans les communes de la banlieue, mais**

également dans certaines communes de la couronne périurbaine, territoires où le volume de logements collectifs a parfois doublé en une quinzaine d'années.

Depuis le début des années 2000, le volume de logements individuels autorisés chaque année reste assez stable. A contrario, **le nombre de logements collectifs autorisés varie fortement d'une année sur l'autre**, ces opérations étant très souvent portées par la promotion immobilière, dont l'activité est fortement liée aux dispositifs de défiscalisation en vigueur sur le territoire et à leurs évolutions. Ces ruptures de rythme, autant que les volumes produits, sont des défis posés à toutes les communes dans la gestion de la vie communale. Depuis 2017, s'observe un repli sensible de la dynamique de production neuve, lié notamment au contexte Covid-19 et à l'annulation du PLUiH de la Métropole.

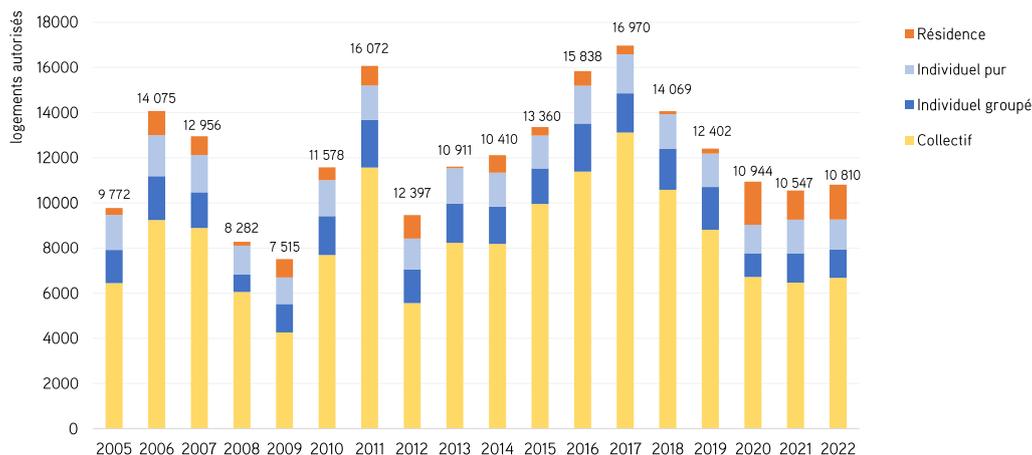


Fig. 80 : Evolution des logements autorisés dans la grande agglomération toulousaine

Source : Sit@del 2, SOeS

Le renforcement des logements collectifs s'est accompagné d'une **augmentation du nombre de petits logements (T1, T2 et T3)**. A l'échelle de l'agglomération, cela ne modifie pas fondamentalement la structure du parc, mais l'accroissement de la part des petits logements a été sensible dans la ville-centre et les communes alentours. Si la modification de l'offre répond parfois à une demande particulière (développement des logements étudiants par exemple), les dispositifs de soutien à l'investissement locatif, qui induisent la production d'une forte proportion de logements T2 et T3, ont également eu un impact important, notamment dans les communes du nord et du sud-est de l'agglomération.

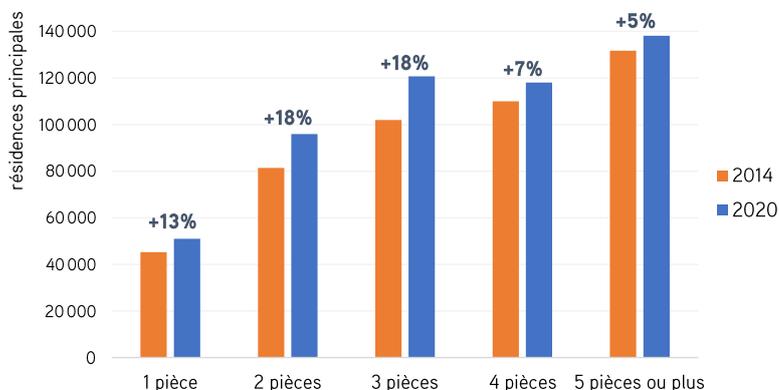


Fig. 81 : Répartition des logements de la grande agglomération par nombre de pièces en 2014 et 2020

Source : Insee, recensements

Malgré une forte production de logements sur la grande agglomération toulousaine au cours des dernières années, 60% des communes du territoire (classées B1¹) présenteraient, selon ce classement, encore une tension de leur marché immobilier local, l'offre de logements disponibles n'étant pas considérée suffisante pour couvrir la demande (en matière de volume et de prix).

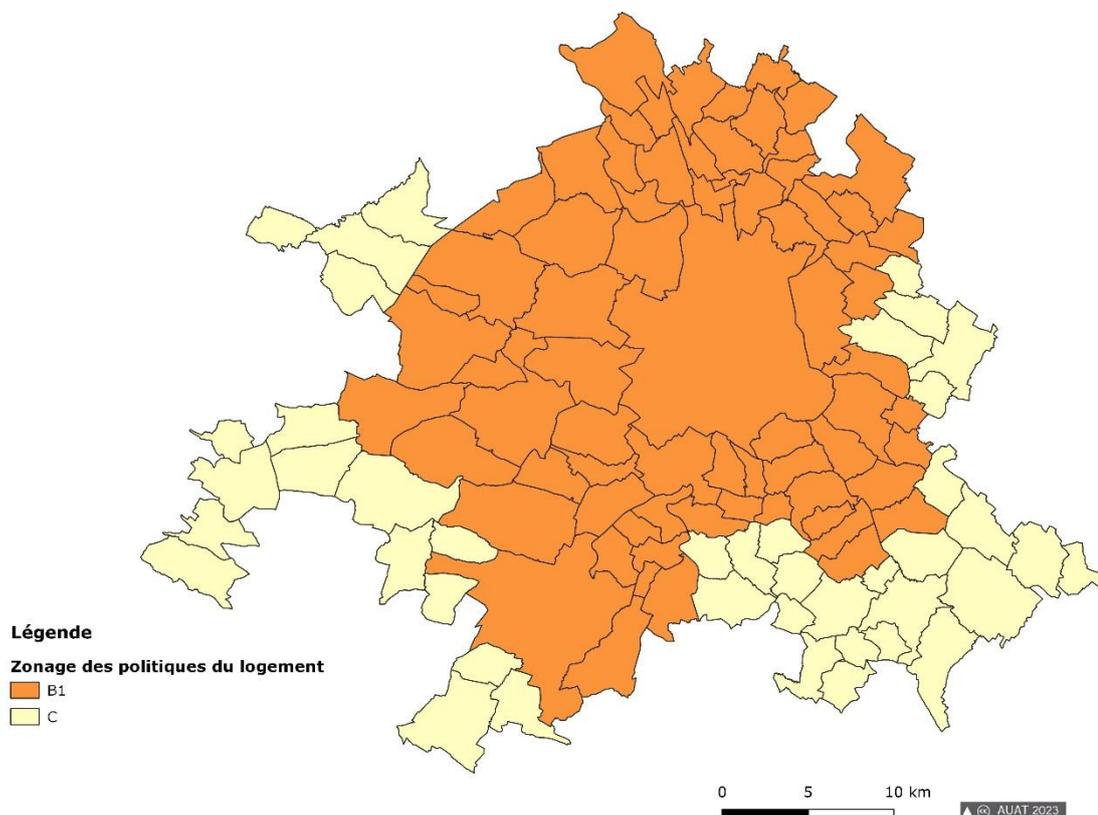


Fig. 82 : Zonage des communes de la grande agglomération toulousaine au regard des politiques de logements en 2022

Source : Ministère de la cohésion des territoires

¹ En matière de logement, la tension d'un marché immobilier local est définie par le niveau d'adéquation sur un territoire entre la demande de logements et l'offre de logements disponibles. Une zone est dite « tendue » si l'offre de logements disponibles n'est pas suffisante pour couvrir la demande (en termes de volume et de prix). A contrario, une zone est détendue si l'offre de logements est suffisante pour couvrir les besoins en demande logements. Le territoire français est découpé en 5 zones (de la plus tendue (A bis) à la plus détendue (zone C), selon des critères statistiques liés aux dynamiques territoriales (évolution démographie, etc.), à la tension des marchés locaux et aux niveaux de loyers et de prix. Les communes classées de A à B1 sont, par ailleurs, éligibles aux dispositifs de défiscalisation de la loi Pinel.

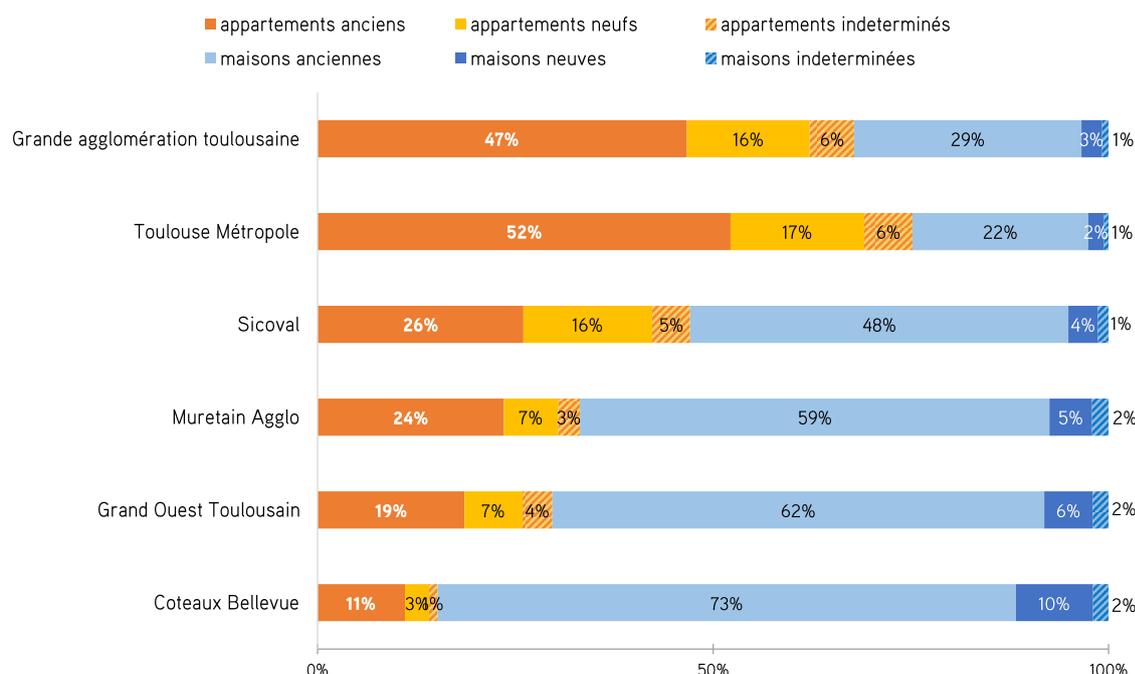
> Un marché foncier et immobilier centré sur Toulouse Métropole

Avec 61% du nombre de ventes cumulées, entre 2015 et 2021, **les appartements représentent la majorité des transactions**, mais se concentrent essentiellement au sein du territoire de Toulouse Métropole. Deux-tiers des ventes d'appartements concernent le parc ancien.

Les ventes de maisons constituent le deuxième marché immobilier du territoire soit un peu plus d'un quart des ventes (29%), concentrées également dans la Métropole. La moitié des maisons vendues le sont hors de Toulouse Métropole. Là aussi, le marché de l'ancien reste dominant.

Les cessions de terrains non bâtis représentent, quant à elles, 9% des ventes cumulées entre 2015 et 2021 (7% si l'on ne considère que les terrains constructibles).

	Coteaux Bellevue	Grand Ouest Toulousain	Muretain Agglo	Sicoval	Toulouse Métropole	Grande Agglomération Toulousaine
Nombre de ventes entre 2015 et 2020 (maisons et appartements)	1 480	3 790	10 310	6 540	96 730	118 850



N.B. : Les appartements/maisons de plus de 5 ans sont considérés comme « anciens » tandis que les moins de 5 ans sont considérés comme « neufs ». Lorsque la date d'achèvement n'est pas renseignée, le logement est indiqué comme « indéterminé ».

Fig. 83 : Répartition des ventes immobilières (maisons et appartements) par type de biens et ancienneté pour chaque intercommunalité. Cumul des ventes entre 2015 et 2021.

Source : DV3F 2023-1

Entre 2015 et 2021, les prix médians sur l'agglomération sont estimés à 3 769 €/m² pour un appartement neuf et à 2 593 €/m² pour une maison neuve. L'ancienneté du bien (supérieure à 5 ans) permet une décote de l'ordre de 1 200€/m² pour les appartements. A contrario, l'écart est moins important pour les maisons anciennes (-300€/m²). **Le prix médian d'une maison varie assez peu d'une intercommunalité à l'autre.** A contrario, **pour les appartements anciens et les terrains, les variations sont plus marquées** selon les territoires, reflétant les tensions qui existent sur ces segments.

	Maisons		Appartements		Terrains constructibles
	Ancien	Neuf	Ancien	Neuf	
Coteaux Bellevue	2 713 €	2 920 €	2 153 €	3 780 €	191 €
Grand Ouest Toulousain	2 660 €	2 755 €	2 111 €	3 433 €	169 €
Muretain Agglo	2 375 €	2 549 €	1 922 €	3 452 €	140 €
Sicoval	2 805 €	2 850 €	2 536 €	3 836 €	154 €
Toulouse Métropole	2 958 €	3 209 €	2 652 €	3 784 €	213 €
Grande Agglomération Toulousaine	2 781 €	3 053 €	2 593 €	3 769 €	170 €

N.B. : Sont dit « anciens » tous les biens datant de plus de 5 ans et « neufs » tous ceux datant de moins de 5 ans.

Fig. 84. Prix médians au mètre carré des biens à la vente (maisons, appartements, terrains constructibles) par intercommunalité - cumul des ventes entre 2015 et 2021

Source : DV3F 2023-1

Le coût moyen des terrains constructibles achetés est, quant à lui, de 154 €/m² à l'échelle de la grande agglomération toulousaine en 2021. Avec des terrains d'assise de 882 m² en moyenne, le terrain représente ainsi 39% du coût prévisionnel total d'un projet de construction individuelle sur l'agglomération (contre respectivement 1 033 m² et 34% à l'échelle régionale).

Entre 2004 et 2021, les prix des logements neufs ont augmenté plus rapidement que le revenu des ménages au sein de la grande agglomération toulousaine. En effet, en croisant les prix des logements avec l'évolution du Salaire Minimum Interprofessionnel de Croissance (SMIC), on estime à 227 SMIC nécessaires pour l'acquisition d'un T4 neuf en collectif libre au sein de la ville de Toulouse en 2021 contre 156 SMIC en 2004 (soit une augmentation de 46%), ou respectivement 213 et 163 SMIC au sein de la première couronne du territoire (soit une augmentation de 30%). Cette tension des marchés a été renforcée, ces dernières années par le repli de la production neuve.

En vue de faciliter l'accès à la propriété à un plus grand nombre de personnes, différents dispositifs gouvernementaux d'accession à la propriété ont été mis en place au fil du temps et sous diverses conditions d'éligibilité : le prêt social location-accession (PSLA), le prêt d'accession sociale à la propriété (PAS), le prêt à taux zéro (PTZ), le bail réel solidaire, la TVA réduite en « secteurs ANRU » (5,5% au lieu de 20%), les dispositifs d'accession à prix maîtrisés... Néanmoins, entre 2014 et 2020, la part de propriétaires occupants est passée de 47,5% à 46,4% de l'ensemble du parc de logements.

> Un parc locatif conforté

Le parc locatif (social et privé), représente 51,9% des résidences principales en 2020 (contre 50,4% en 2014) ; il permet d'apporter une réponse à la demande des nouveaux arrivants dans l'agglomération et aux besoins de mobilité des ménages.

A la faveur de la forte production de logements collectifs en promotion et « en défiscalisation », mais aussi de l'effort de rattrapage de logements locatifs sociaux réalisés par de nombreuses communes, le **nombre de logements locatifs a fortement augmenté entre 1999 et 2020**. Cette augmentation est particulièrement marquée sur les communes de la banlieue et certaines communes de la couronne périurbaine¹ :

- Toulouse : 66% de locataires en 2020 (64% en 1999)
- Communes de « banlieue » : 38% en 2020 (32% en 1999)
- Communes « périurbaines » : 24% en 2020 (19% en 1999).

Ainsi, en 2019, on compte **165 000 logements locatifs privés non meublés** sur le territoire de l'observatoire local des loyers (33% des résidences principales), dont les deux tiers localisés au sein de la ville centre. La majorité de ce parc est constitué d'appartements (84%) et de T2 et T3 (63%). La moitié de ces logements a été construite il y a moins de 30 ans, après 1990.

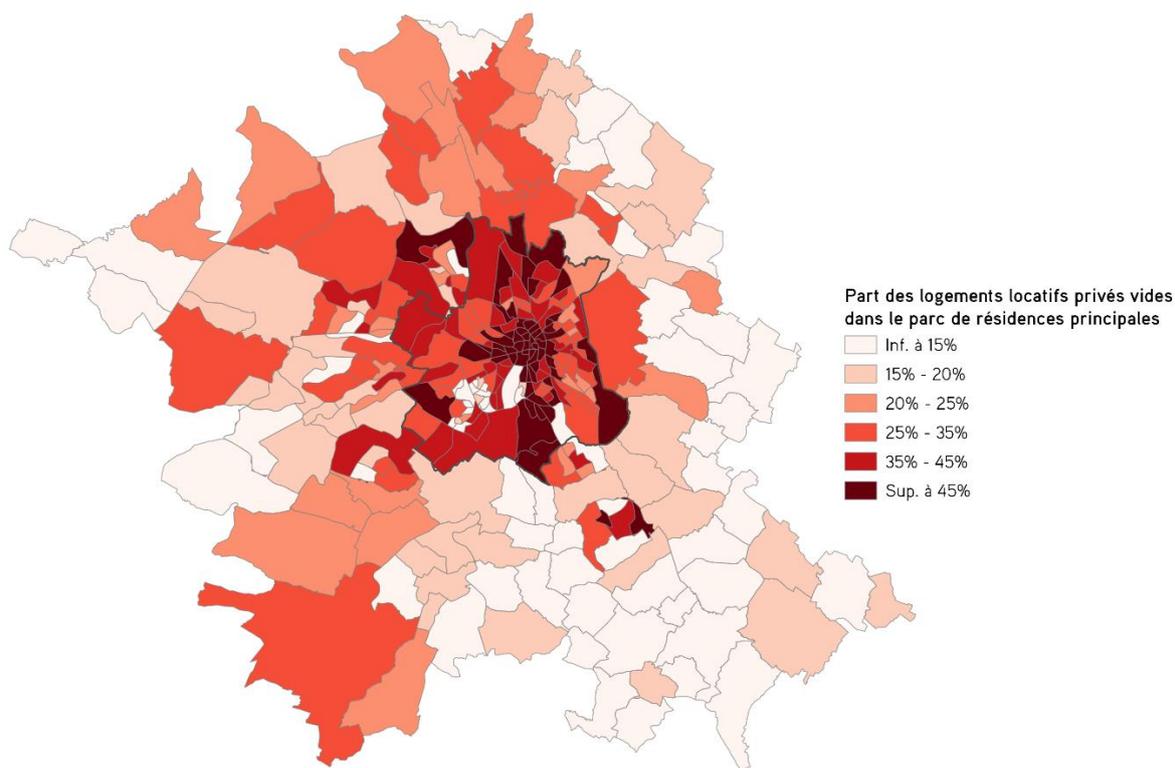


Fig. 85 : Part des logements locatifs privés (loués vides) parmi les résidences principales
Source : Insee, RP 2019, traitements AUAT, Observatoire local des loyers de l'agglomération toulousaine

¹ La couronne périurbaine recouvre l'ensemble des communes de l'aire d'attraction à l'exclusion de son pôle urbain (INSEE).

En matière de prix, le loyer médian de marché¹ constaté par l'observatoire des loyers de la grande agglomération toulousaine, en 2022, est de 11,6 € par m² et par mois (hors charges), c'est-à-dire que la moitié des logements présentent un loyer inférieur à cette valeur et l'autre moitié un loyer supérieur. La médiane des prix à la location varie de 10,2€ dans la zone la moins chère (Périphérie - Secteur 8) à 14,9€ dans la zone la plus chère (Toulouse - Secteur 1). A l'échelle de l'agglomération, un quart des loyers sont inférieurs à 10,3€ par m² et par mois, un quart des loyers sont supérieurs à 13,9€/m².

A biens équivalents, les loyers au m² sont plus élevés à Toulouse. Cependant, l'éloignement du centre ne permet pas toujours de diminuer la dépense mensuelle.

En effet, même si le loyer au m² demeure plus élevé à Toulouse qu'en périphérie (12,4€/m² contre 10,7€/m²), l'installation en périphérie n'est pas nécessairement gage de réduction du loyer mensuel, mais potentiellement d'augmentation de la surface du logement. Lorsqu'on observe l'ensemble du parc, appartements et maisons confondus, les loyers médians de périphérie apparaissent nettement supérieurs à ceux de Toulouse, en raison de la structure du parc : les logements y sont plus spacieux et on y trouve une part plus importante de logements individuels.

A noter que les trois quarts des locataires du parc privé ont des revenus éligibles au logement social².

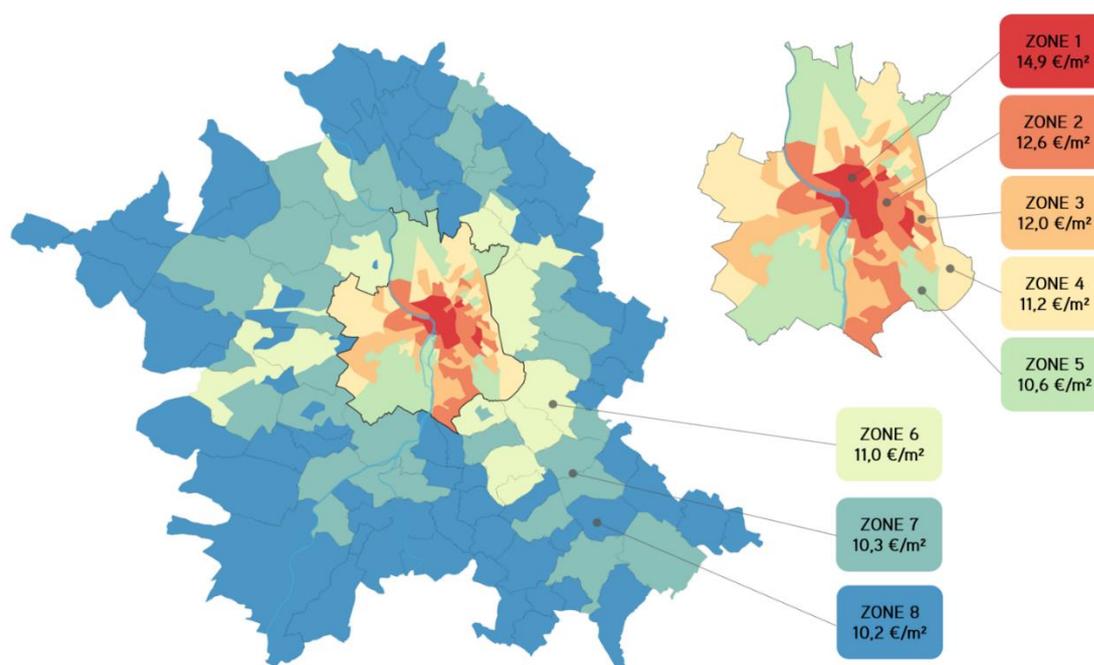


Fig. 86 : Loyers médians au sein de la ville de Toulouse et dans l'agglomération toulousaine en 2022

Source : AUAT, Observatoire local des loyers de l'agglomération toulousaine, Les niveaux de loyers dans l'agglomération de Toulouse en 2022

¹ Le loyer de marché est calculé à partir des données des emménagés « récents » (2021-2022). Tous les chiffres exprimés ici le sont en loyer de marché.

² L'attribution d'un logement social est possible jusqu'à 130% du plafond HLM.

> Un parc social à consolider

En 2022, **47 communes** du territoire sont soumises à l'article 55 de la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) visant à récréer un équilibre social dans chaque territoire et à répondre à la pénurie de logements sociaux. A noter l'élargissement progressif du nombre de communes assujetties à la loi SRU (34 en 2008), corollaire de la forte croissance démographique en deuxième couronne de l'agglomération. Le nombre de communes assujetties devrait encore augmenter à moyen terme (3 communes étant comprises entre 3000 et 3499 habitants en 2020).

Néanmoins, des déséquilibres de répartition des logements sociaux apparaissent au sein de la grande agglomération toulousaine. En effet, en 2022, sur les 47 communes concernées par la loi SRU, seules **13 communes respectent le seuil actuel de 20% de logements sociaux** sur leur territoire, tandis que 3 présentent un taux de logements sociaux inférieur à 10%.

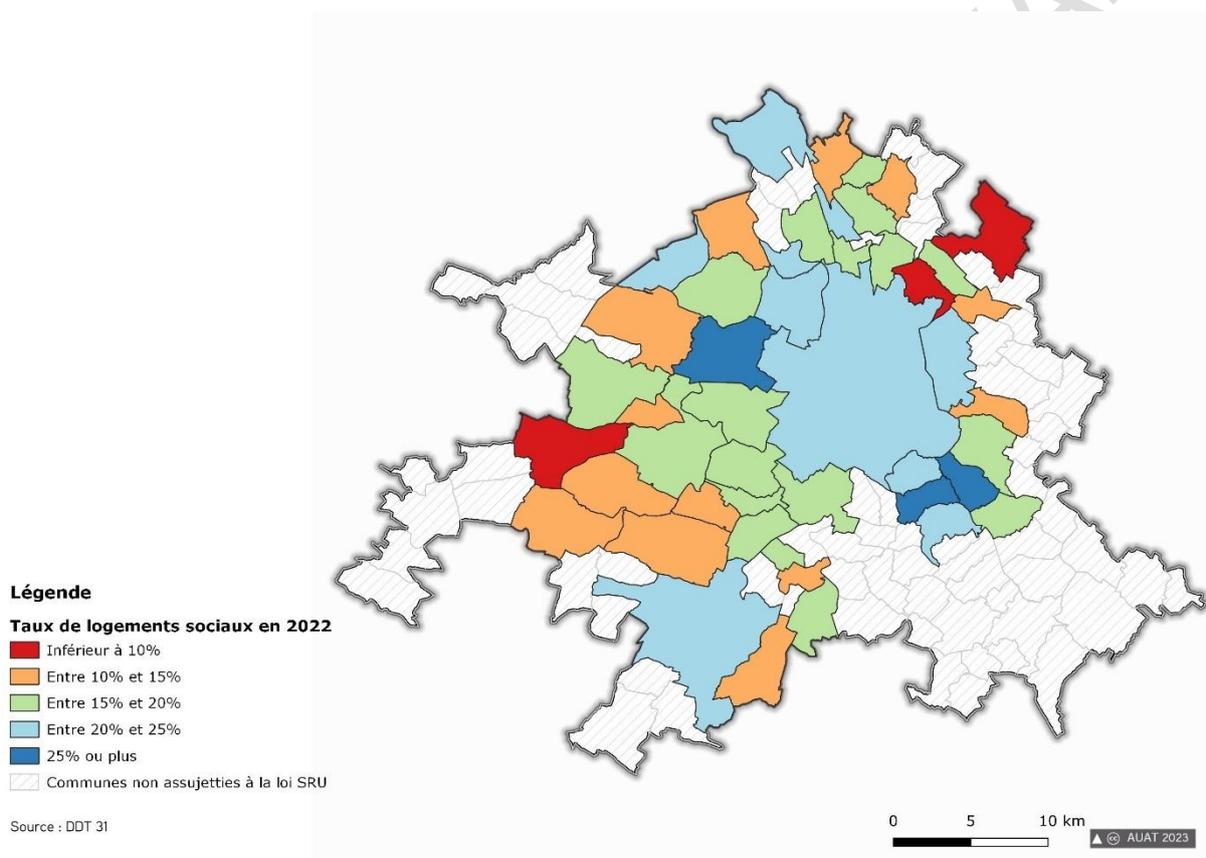


Fig. 87 : Taux de logements sociaux en 2022 au sein des communes de la grande agglomération toulousaine assujetties à la loi SRU

Source : DDT 31

En Haute-Garonne (seules deux communes assujetties SRU ne sont pas dans le périmètre de la grande agglomération), le montant global des pénalités appliquées aux communes au titre de l'année 2022 est de 1,25 millions d'euros, déduction faite des dépenses réalisées par les communes en faveur d'opérations de logements sociaux. Les montants prélevés sont reversés en priorité aux intercommunalités compétentes sur le champ de l'habitat.

Des objectifs de production de logements sociaux adaptés aux territoires

Depuis 2000, la loi Solidarité et Renouvellement Urbains dite « SRU » impose aux communes de plus de 3 500 habitants d'une agglomération de contribuer à l'effort de production de nouveaux logements sociaux. La loi Duflot, du 18 janvier 2013, a renforcé cet article 55 de la loi SRU en portant le taux de logement social à 25% d'ici à 2025, entraînant une accélération du rythme de rattrapage.

Le volet mixité sociale de la loi Egalité et Citoyenneté du 27 janvier 2017 a orienté les niveaux d'objectifs de production des logements locatifs sociaux en fonction du rapport entre les besoins et l'offre. Pour toutes les communes SRU de la Haute-Garonne, un objectif unique est fixé à 20% de logements locatifs sociaux. Les communes qui n'atteignent pas ce taux de 20% de logements sociaux doivent s'acquitter de pénalités. Ce taux est néanmoins réexaminé tous les trois ans (soit en 2020) afin de tenir compte de l'évolution des besoins sur les territoires.

La loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, dite 3DS, apporte les ajustements nécessaires pour pérenniser le dispositif au-delà de 2025, instituant un système de rattrapage permanent et uniforme du déficit de logements locatifs sociaux. A compter du 1er janvier 2023, le taux de référence de rattrapage triennal est fixé à 33% du déficit de logements locatifs sociaux et se substitue aux taux de 50% pour le triennal 2020-2022 et de 100% pour le triennal 2023-2025. Par ailleurs, l'objectif de rattrapage est automatiquement augmenté à mesure que la commune s'approche du taux cible : le taux de 33% est relevé à 50% dès que la commune présente un écart de deux à quatre points du taux cible, et à 100% dès que la commune se situe à moins de deux points de l'objectif.

> Une forte proportion de propriétaires sur le territoire

Le territoire de la grande agglomération toulousaine compte plus de 46% de propriétaires de leur résidence principale.

	Nombre de résidences principales	Part de propriétaires	Part de locataires du parc privé	Part de locataires du parc HLM
Coteaux Bellevue	8 211	78%	17%	4%
Grand Ouest Toulousain	19 602	69%	19%	11%
Muretain Agglo	51 630	65%	21%	12%
Sicoval	36 446	61%	26%	12%
Toulouse Métropole	407 906	41%	44%	13%
Grande agglomération toulousaine	523 796	46%	39%	13%

Fig. 88 : Caractéristiques d'occupation du parc de résidences principales des intercommunalités de la grande agglomération toulousaine en 2020

Source : Insee, RP2020

A l'est du territoire ainsi qu'aux franges sud et ouest de l'agglomération, les habitants sont majoritairement propriétaires de leur logement. Deux typologies de communes sont concernées par ce phénomène : les petites communes aux franges du territoire et sur les coteaux présentant encore des caractéristiques rurales d'une part et des communes périurbaines aux populations aisées d'autre part.

Dans l'ouest du territoire, la proportion de propriétaires occupants apparaît plus nuancée, celle-ci s'échelonnant entre 50% et 75% du parc de résidences principales. Ceci est à mettre en regard de la moindre proportion de logements individuels dans ces communes.

Enfin, la part de propriétaires du parc de résidences principales est inférieure à 50% dans huit communes du territoire : Toulouse, Blagnac, Muret, Colomiers, Ramonville Saint-Agne, Auzeville-Tolosane, Castanet-Tolosan et Labège. Ces communes ont une part de locatif privé et social plus important, corrélé à la forte proportion de logements collectifs ainsi qu'aux profils beaucoup plus diversifiés des habitants. A Labège et à Auzeville-Tolosane, la forte part de logements locatif étudiant est le principal facteur explicatif.

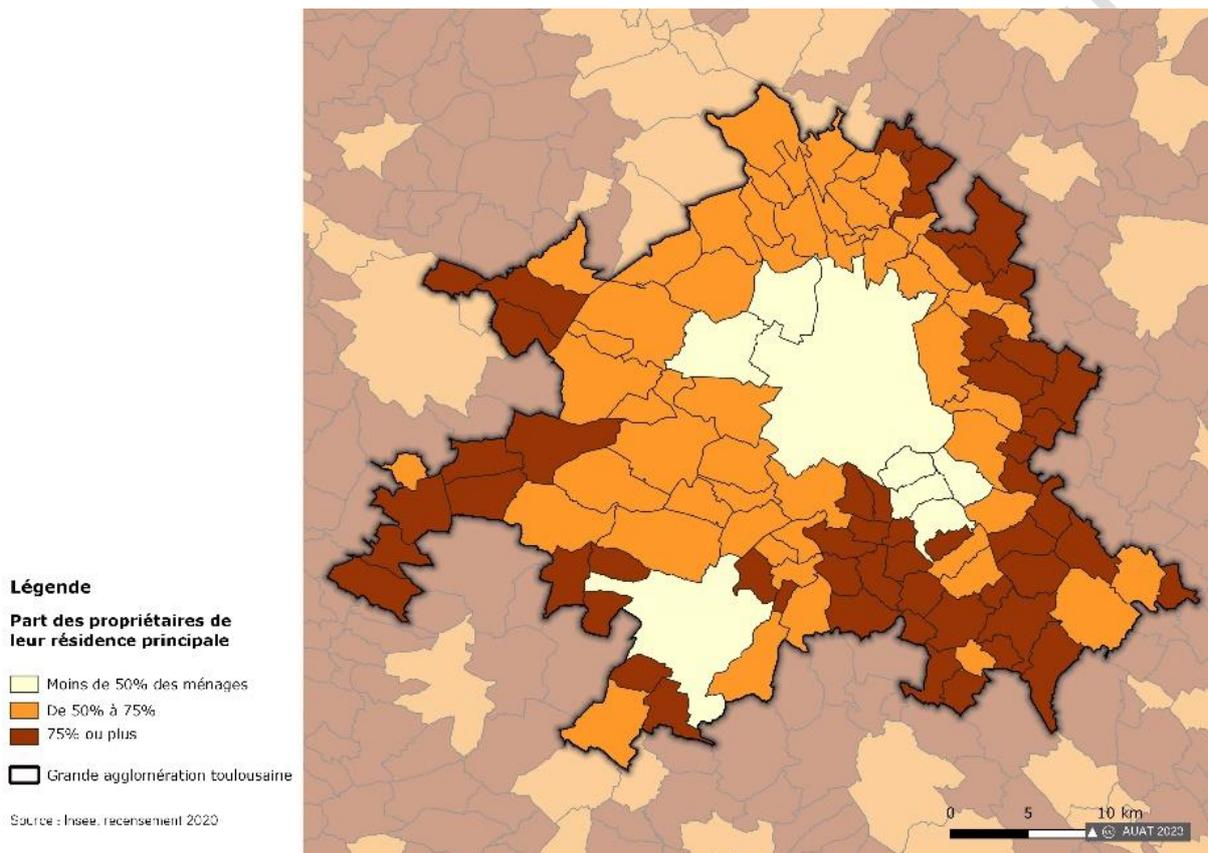


Fig. 89 : L'occupation du parc de résidences principales de la grande agglomération toulousaine

Source : Insee, RP2020

Par ailleurs, les nouveaux arrivants au sein de la grande agglomération toulousaine sont majoritairement des locataires (81% des nouveaux arrivants) et leur premier logement est un appartement, principalement du parc ancien (antérieur à 1990). S'en suit la recherche d'un premier bien à acheter et cette quête se concrétise souvent au-delà de la grande agglomération toulousaine, au sein de l'aire d'attraction, puisque 85% des « sortants » à destination de l'aire d'attraction s'installent dans une maison et 36% des sortants deviennent propriétaires de leur logement contre 12% des entrants.

> Un parc de logements à adapter au vieillissement de la population

Selon les projections démographiques réalisées par l'Insee (OMPHALE 2022), l'évolution démographique du territoire se traduira par un vieillissement marqué de la population.

Le parc de logements et ses abords devront ainsi être adaptés aux problématiques du vieillissement afin de permettre aux aînés de trouver des logements adaptés à leur niveau de dépendance. En outre, de nouvelles formes d'habitat se développent pour offrir des solutions intermédiaires entre le maintien à domicile et la maison de retraite médicalisée (résidences seniors services, habitats intergénérationnels ou partagés, colocations entre personnes âgées, accueils familiaux...). Le besoin d'anticipation que cela induit est d'autant plus nécessaire que le temps de mise en œuvre des projets est relativement long.

> Une offre inadaptée à la diversité des attentes résidentielles

La production de logements ne permet pas de répondre à l'ensemble des besoins des ménages. L'envolée des prix dans tous les segments du marché (locatif, accession dans le neuf et dans l'ancien) constatée depuis une dizaine d'années constitue un frein important à l'accès au logement et pénalise particulièrement le cœur de l'agglomération.

Dans le neuf, une baisse continue de la production de logements à des prix accessibles aux classes moyennes (renforcée depuis l'annulation du PLUiH de Toulouse Métropole et de la crise de la Covid-19 qui ont vu un repli de la production neuve), en collectif comme en individuel, écarte les ménages primo-accédants. D'autant que la typologie des logements produits, centrée sur les petits logements (T2-T3), ne répond pas à la demande familiale (nombre de pièces, superficie des logements).

Dans l'ancien, l'offre de logements reste plus abordable, notamment pour les primo-accédants, soutenus longtemps par des taux d'intérêt bas et le PTZ (sa réorientation vers le neuf fin 2011 étant déjà venue impacter le pouvoir d'achat de ces ménages). Le marché de l'ancien présente cependant de fortes disparités, les copropriétés des années 60 étant le segment le plus abordable, bien que de moins en moins attractif pour les ménages (consommations énergétiques, gestion de copropriétés, formes urbaines peu recherchées...). La remontée des taux d'intérêt depuis 2022, couplée à la hausse des prix dans l'ancien comme dans le neuf engagée dès 2018, embolissent aujourd'hui le marché de l'accession pour les candidats accédants les moins aisés, et par ricochet, celui du locatif.

La quête de la maison individuelle correspondant à leur budget (dans l'ancien comme dans le neuf) conduit les ménages familiaux les moins aisés à s'éloigner toujours plus de l'agglomération qui reste souvent leur lieu de travail. Cet éloignement se traduit néanmoins par des déplacements pendulaires¹ toujours plus longs et impactants. La hausse récente du prix de l'énergie est un facteur qui pourrait remettre en question ces choix, qui résultent d'un compromis entre budget et choix de vie.

Enfin, depuis 2021, les conditions d'obtention d'un prêt immobilier se sont durcies, éloignant une part de potentiels acquéreurs du marché de l'accession.

¹ Déplacements quotidiens de la population pour des motifs de travail et/ou des études. C'est un phénomène caractéristique des métropoles et de leurs zones péri-urbaines dû à l'étalement urbain et à la division spatiale des activités, notamment par le zonage. Ce mode de mobilité géographique implique des flux dans les deux sens, depuis le domicile au lieu de travail ou d'étude, et inversement, des flux centrifuges, centripètes, internes au centre urbain ou à la périphérie.

3.4. Enjeux

> Enjeu d'accueil démographique

Accueil de nouveaux habitants dans de bonnes conditions

Anticiper les effets du vieillissement de la population

> Réduction des inégalités sociales et territoriales

Accès au logement pour tous : réponse aux moyens, diversification des typologies et produits dans les territoires, développement de formats adaptés aux modes de vie (sortir de l'opposition collectif/individuel), adaptation du parc de logement au vieillissement de la population (localisation, accessibilité, formats...)

Partie 2

Un cadre de vie à préserver

1. Un territoire ancré sur des bassins de vie¹

1.1. Une armature territoriale, support de développement

> Un fonctionnement territorial dicté par les infrastructures naturelles et de mobilité

La topographie de la grande agglomération toulousaine est marquée par la présence de la Garonne, s'écoulant en son centre et offrant une vaste plaine au sein de laquelle l'urbanisation s'est développée au fil du temps. Cette caractéristique physique, doublée de nombreuses infrastructures parallèles (voies ferrées, routes), représente néanmoins une **véritable scission est/ouest** au sein de l'agglomération, offrant peu de porosités. Dès lors, l'organisation territoriale est dictée par cet obstacle naturel : localisation des habitants, des emplois, des commerces, des infrastructures de transports...

Cette **logique nord-sud conditionne en partie l'organisation de l'agglomération**. Néanmoins, la mise en service de nouvelles infrastructures va modifier les relations entre territoires, parmi lesquelles la 3^{ème} ligne de métro, la ceinture sud, ou encore la construction d'un nouveau pont sur la Garonne au nord de Toulouse. Ces nouvelles infrastructures pourraient initier un « décloisonnement » territorial en réduisant les contraintes s'exerçant sur le choix du lieu de résidence au regard du lieu d'emploi.

> Des communes structurantes dans l'organisation du territoire

Aujourd'hui, le territoire de la grande agglomération est maillé par des communes qui, selon leur niveau d'équipement, de desserte, leur poids de population et leur offre d'emplois... rayonnent à différentes échelles. Ces équipements, commerces et services peuvent former des centralités au sein des communes (centres-bourgs, centres-villes, centres de quartier) ou bien être plus disséminés.

N.B. : L'analyse de l'armature territoriale de diagnostic a été réalisée en 2021 à l'aide des dernières données statistiques disponibles. Cette analyse a servi de base au travail de définition de l'armature de projet (cf. volet « justification des choix » du SCoT) mené avec les élus du territoire, dans le cadre de l'élaboration du PAS et du DOO. C'est pourquoi, cette partie n'a pas fait l'objet d'une actualisation en 2023. Les évolutions et dynamiques territoriales qui ont pu être constatées dès lors ont pu néanmoins conduire à « reclasser » certaines communes dans l'armature de projet. Ces éléments sont précisés et détaillés dans le volet « Justification des choix » du SCoT.

Les communes de 1^{er} rang : Toulouse, Colomiers, Blagnac, Muret

Poids-lourds démographiques, ce sont également d'importants pôles d'emplois, des centres administratifs, des centres décisionnels.

Ces communes présentent en sus une gamme d'équipements très complète et comptent des équipements métropolitains, marqueurs du territoire, qui rayonnent à une large échelle.

Le centre-ville de Toulouse compte également au rang des équipements métropolitains.

Enfin, ces communes sont dotées d'une offre de mobilités structurantes qui drainent de nombreux flux.

Toulouse, Colomiers et Blagnac composent une **polarité métropolitaine** continue. Ces communes sont la principale porte d'entrée du territoire (aéroport, gare centrale Toulouse-

¹ Un bassin de vie est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants.

Matabiau, première destination des nouveaux habitants de la grande agglomération arrivant sur le territoire).

Muret présente la particularité d'être détachée du centre de l'agglomération.

Les communes de 2^{ème} et 3^{ème} rang :

2^{ème} rang : Tournefeuille, Ramonville Saint-Agne, Balma, Saint-Orens de Gameville, L'Union, Plaisance du Touche, Cugnaux, Labège, Castanet-Tolosan

3^{ème} rang : Saint-Jean, Cornebarrieu, Quint-Fonsegrives, Portet-sur-Garonne, Aucamville, Fenouillet

Ces communes viennent composer une vaste couronne autour de la principale polarité métropolitaine. C'est une couronne habitée, bien équipée en équipements de la gamme intermédiaire et bien dotée en offre de mobilités. Les communes de rang 2 et 3 se distinguent les unes des autres par le nombre d'emplois, la diversité des équipements dits « intermédiaires » et la desserte en transports collectifs structurants.

Les communes de 4^{ème} rang :

Fonsorbes, Saint-Lys, Seysses, Eaunes, Roques, Léguevin, Beauzelle, Saint-Jory, Frouzins, Montrabé, Lévignac

Ces communes, de moins de 10 000 habitants, viennent compléter le maillage territorial en offrant des équipements et services de la gamme « intermédiaire ». A quelques rares exceptions, ces communes sont aujourd'hui desservies uniquement par des transports collectifs interurbains.

Les communes de 5^{ème} rang :

Ces communes périurbaines ou rurales ont des poids de population très divers mais se caractérisent par leur faible rayonnement. En effet, lorsqu'elles sont équipées, ces équipements répondent essentiellement aux besoins de leur propre population. Par ailleurs, l'emploi dans ces communes est peu développé et essentiellement résidentiel.

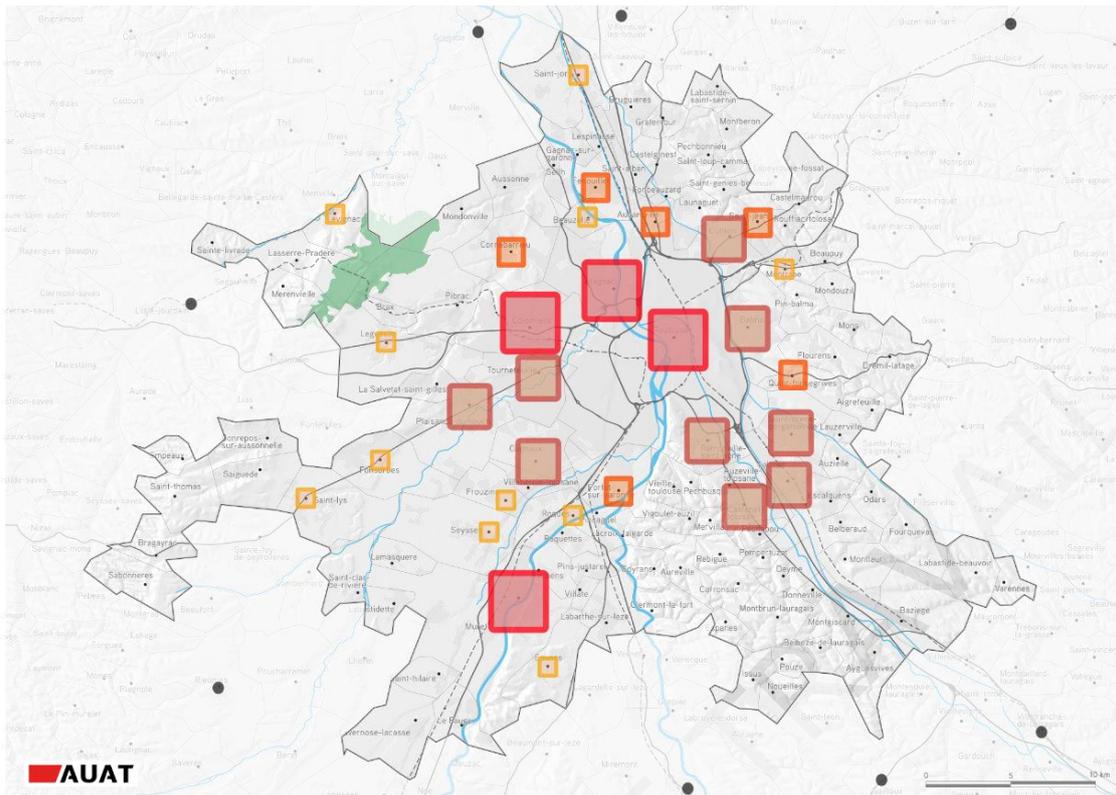


Fig. 90 : Les communes jouant un rôle structurant dans l’armature territoriale

Source : AUAT

> Des bassins de vie pour les pratiques du quotidien

Pour ses habitants, l’échelle de la grande agglomération est celle des déplacements domicile-travail et des déplacements exceptionnels.

Pour le reste, les habitants ont recours aux équipements et services offerts dans un périmètre restreint qui est celui des bassins de vie, qui leur permettent de répondre à leurs besoins en optimisant leurs déplacements.

Ces bassins de vie organisent la vie du quotidien, ils offrent, au sein d’une ou plusieurs communes, l’ensemble des services, commerces, aménités et équipements de proximité et intermédiaires nécessaires aux besoins « quotidiens » des habitants.

Ces bassins de vie sont formés autour d’une ou plusieurs communes structurantes, lesquelles jouent des rôles complémentaires au sein d’un même bassin de vie.

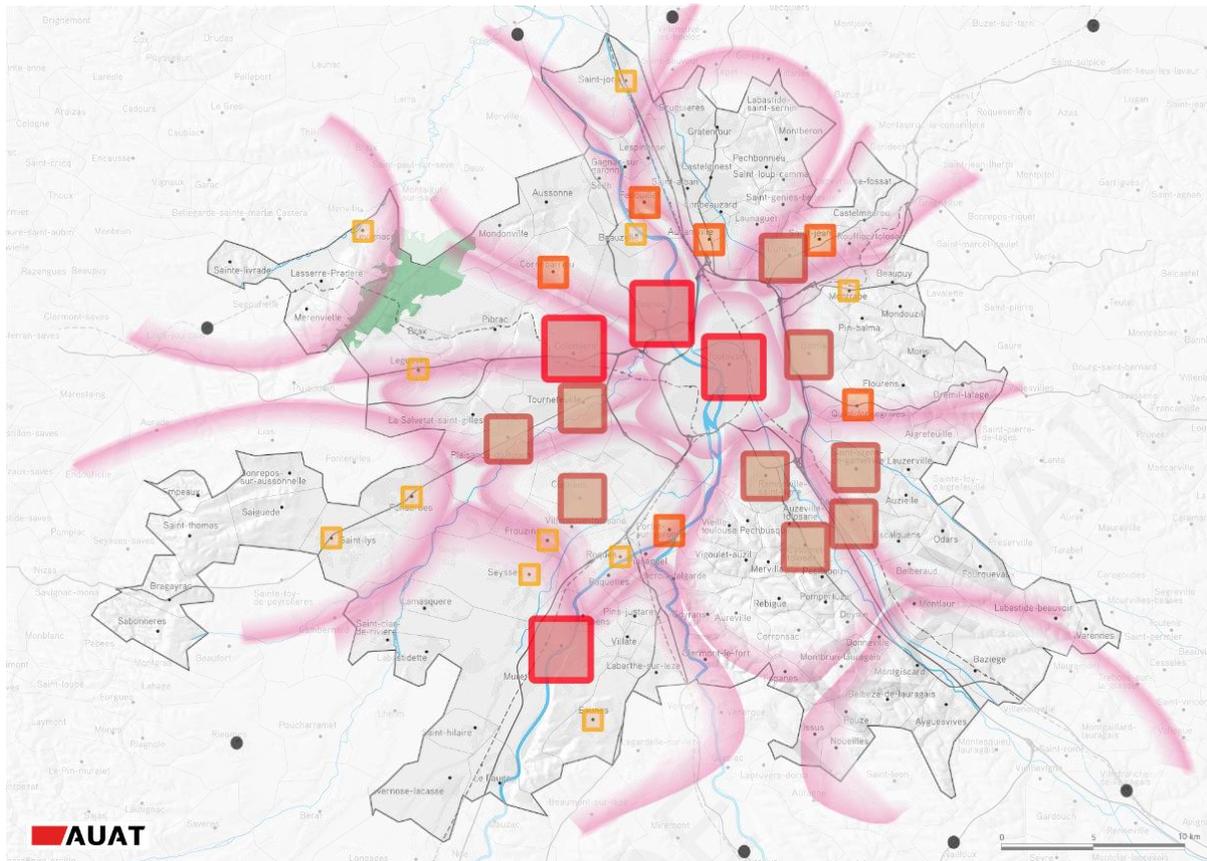


Fig. 91 : L'armature en bassins de vie

Source : AUAT



Zoom sur la méthode d'identification de l'armature territoriale

L'armature territoriale est une photographie de l'organisation du territoire. Elle est composée :

- Des **communes qui jouent un rôle structurant** dans le fonctionnement du territoire. *Ces communes sont identifiées et hiérarchisées statistiquement (cf. ci-dessous).*
- De leurs **aires d'influence**, correspondant aux territoires vécus et pratiqués. Ces aires ont été identifiées à dire d'experts, en recoupant différents travaux menés par les intercommunalités composant la grande agglomération toulousaine et l'AUAT.

L'identification des communes jouant un rôle structurant résulte d'un traitement statistique croisant quatre familles de critères : poids démographique, concentration d'emplois, niveau d'équipements et services, offre en transports collectifs (distinguant les offres plus ou moins structurantes).

S'agissant des équipements et services, l'analyse se base sur les nomenclatures de l'Insee dans le cadre de la Base Permanente des Equipements. Celle-ci regroupe des équipements et services de nature variés (commerces, équipements sportifs, culturels, de santé, services administratifs, équipements d'enseignement...) selon trois gammes (proximité, intermédiaire, supérieure) qui hiérarchisent le niveau d'équipement communal.

	Démographie	Emploi	Niveau d'équipements et services	Offre en transports collectifs
Niveau 1	> 20 000 habitants	> 10 000 emplois	Au moins 75% de la diversité des équipements par gamme	Transport en commun structurant (métro, tramway) ou gare
Niveau 2	> 3 500 habitants	> 3 500 emplois	Au moins 40% de la diversité des équipements par gamme	Transport en commun structurant (métro, tramway), Linéo ou gare
Niveau 3	> 3 500 habitants	> 1 500 emplois	Au moins 25% de la diversité des équipements par gamme	Transport en commun urbain (métro, tramway, Linéo, bus) ou gare
Niveau 4	> 2 000 habitants	/	100% de diversité des équipements de la gamme de proximité ou plus de 80% de diversité des équipements de la gamme intermédiaire	Desserte en transport en commun tout type (réseau urbain, réseau interurbain, réseau ferroviaire)

Fig. 92 : Critères de définition de l'armature territoriale

Sources : Insee RP 2017 et 2018, Insee BPE 2019, Tisséo Collectivités, Région Occitanie, SNCF Réseau 2019

1.2. Des polarités monofonctionnelles

En complément de la carte de l'armature territoriale, fondée sur le cumul des fonctions assurées par un certain nombre de communes, il est utile de rappeler que d'autres polarités viennent aussi contribuer au fonctionnement de l'agglomération, questionnant d'ailleurs les articulations.

> Les nœuds de mobilités, structurantes dans l'agglomération

Au sein de la grande agglomération toulousaine, l'urbanisation s'est progressivement développée autour des zones de flux (infrastructures routières majeures, transports collectifs structurants) et des nœuds de mobilités (gares, stations, échangeurs...). Les opérations récentes d'infrastructures lourdes (métro...) viennent renforcer ce phénomène en incitant à une forte urbanisation autour des réseaux de transports (via des opérations d'ensemble ou via des mutations foncières dans les tissus urbains existants). C'est notamment le cas aux abords des pôles d'échanges multimodaux qui mettent en relation différents systèmes de mobilités, différentes échelles du territoire et qui génèrent des pratiques piétonnes, cyclables, propices à l'animation de l'espace public.

Ainsi, aux abords de la 3^{ème} ligne de métro, ce sont jusqu'à 42 000 habitants et 42 000 emplois supplémentaires qui sont attendus¹ et chaque station devrait s'apparenter à une nouvelle **centralité urbaine**. Néanmoins, ces nouvelles centralités peuvent entraîner une certaine concurrence avec les centralités historiques existantes voisines. Cela interroge, dès lors, la **localisation des nouveaux pôles d'échanges multimodaux dans la structuration globale du territoire** et dans les équilibres existants.

> Les polarités commerciales et économiques à fort rayonnement

Les grandes polarités commerciales du territoire rayonnent à une échelle large, intra et extraterritoriales. Il en est de même des pôles d'activités majeurs du territoire qui concentrent 80% de l'emploi de la grande agglomération toulousaine. Malgré les flux qu'ils génèrent, **la majorité de ces pôles ne sont pas des centralités urbaines aujourd'hui du fait de leur morphologie** : ils sont en effet monofonctionnels, peu en greffe avec leur environnement bâti ou non, conçus d'abord pour la voiture et dépourvus d'espaces publics ouverts à tous.

Néanmoins, l'évolution des modes de vie et de consommation, la recherche d'un cadre de vie agréable pour le travail... tendent ces dernières années à transformer peu à peu certains de ces pôles, en y introduisant de la mixité (habitat/équipements, services/activités économiques...), en améliorant la qualité des espaces non bâtis... A l'instar de projets urbains mixtes menés ces dernières années (Cartoucherie, Toulouse Aerospace, Ramassiers...), le territoire est davantage envisagé comme un espace où l'on travaille, on vit, on consomme, on pratique des loisirs... Toutefois, cette recherche de mixité se traduit souvent plus comme une juxtaposition des usages que comme une réelle mixité, les activités économiques restant le plus souvent à la frontière des zones résidentielles.

¹ Projet Mobilités 2020.2025.2030, Pacte urbain 3^{ème} ligne de métro ligne aéroport express et connexion ligne B, Décembre 2020

1.4. Des pratiques et besoins en équipements et services qui questionnent l'armature territoriale

> Une pression démographique qui bouleverse les équilibres territoriaux

La grande agglomération toulousaine est aujourd'hui l'une des plus attractives de France. Cette pression démographique induit de nombreuses tensions, et notamment en matière d'accès aux équipements et aux services.

La variation des effectifs scolaires du cycle primaire est révélatrice des mutations à l'œuvre au sein du territoire : des communes qui connaissent une forte croissance démographique, du fait de l'accueil de nombreuses familles, voient leurs effectifs scolaires exploser, tandis que d'autres communes (sur les coteaux surtout) connaissent des baisses liées au vieillissement de la population. **Les impacts de la croissance se traduisent non seulement sur la demande en logements mais aussi sur les équipements**, notamment pour

Chiffres clés

Temps d'accès aux écoles / collèges : moins de 10 minutes en voiture

155 000 déplacements à origine ou à destination des écoles maternelles ou primaires dont 46% réalisés en voiture (Enquête Mobilités 2023)

Temps d'accès aux principaux équipements sportifs : moins de 10 minutes en voiture

les communes qui accueillent très majoritairement des familles. A moyen terme, dans ces communes à la structure générationnelle bouleversée et au parc résidentiel peu diversifié, le devenir des équipements scolaires n'est pas garanti, dans la mesure où les familles auront vieilli sur place.

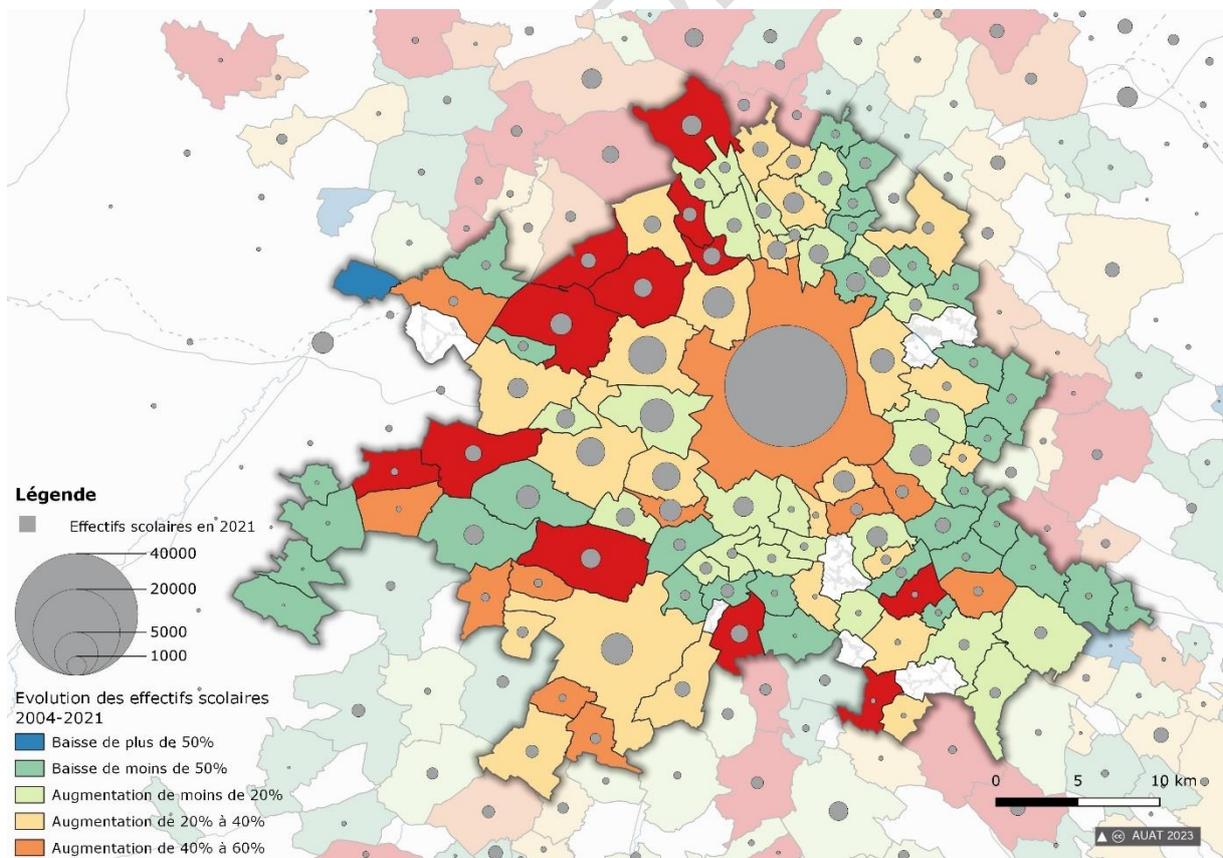


Fig. 93 : Evolution des effectifs scolaires entre 2004 et 2021 (maternelles et élémentaires)

Source : Académie de Toulouse

Les **temps d'accès aux écoles et collèges** en voiture sont ainsi très satisfaisants à l'échelle de la grande agglomération toulousaine (moins de 10 minutes pour l'ensemble des communes). Cependant, les temps d'accès en transports collectifs pour rejoindre collèges ou lycées peuvent s'avérer longs pour les élèves (30 à 40 minutes). Si les étudiants se déplacent peu en voiture et ont beaucoup recours aux transports collectifs et à la marche à pied, les scolaires réalisent à l'inverse 40% de leurs déplacements en voiture et plus de la moitié en transports collectifs (22%) ou à pied (30%). Les déplacements depuis ou vers les écoles maternelles et primaires représentent un nombre conséquent de déplacements (155 000), dont beaucoup s'effectuent durant les heures de pointe et 46% en voiture (en lien avec les pratiques de déplacement domicile-travail), ce qui peut apparaître paradoxal au regard des faibles distances parcourues, qui devraient être favorables aux modes actifs.

De la même manière, s'agissant du maillage du territoire en **piscines**, à Toulouse, les capacités en matière de bassins de natation ne semblent pas répondre pleinement aux besoins des usagers et entraînent une saturation des lignes d'eau. Par conséquent, les usagers se tournent vers les communes voisines, notamment Blagnac, pour trouver une offre répondant à leurs attentes. Pour les scolaires, il est également difficile de bénéficier de créneaux de mise à disposition des piscines, alors même que la nage fait partie du socle commun des apprentissages.

Ces équipements de proximité, de plus en plus sollicités, demandent ainsi une gestion et une anticipation des besoins exprimés, qui se traitent de plus en plus dans des **logiques intercommunales de mutualisation**.

A noter que les équipements et services, tels que les lycées, hôpitaux..., ont eu tendance ces dernières années à s'éloigner des centralités historiques. Ces implantations en périphérie sont souvent liées à un accroissement des besoins entraînant des problématiques foncières (manque de place dans l'existant). Ce positionnement géographique a pour conséquence de complexifier dans certains cas leur accès (éloignement, manque d'aménagements dédiés, absence de transports collectifs, parkings sous-dimensionnés...) et **ne leur permet pas de participer à l'animation des centralités** (partage d'un espace public commun par exemple).

> **Une offre de santé conséquente mais qui peine à répondre aux besoins**

En matière de **santé**, le territoire concentre de nombreux services d'envergure. Pour autant, plusieurs difficultés peuvent être pointées, y compris dans les centralités urbaines.

L'offre structurante de l'agglomération en matière de santé est aujourd'hui largement accessible (en transports collectifs et en modes actifs). Ce constat vaut pour l'hôpital Purpan (desservi par le tramway), l'hôpital Rangueil et l'Oncopole (desservis par le téléphérique urbain), mais aussi l'hôpital Ducuing et les différentes cliniques du quartier Saint-Cyprien (desservi par le métro). Par ailleurs, à la faveur de nouveaux projets d'infrastructures, l'hôpital Purpan verra son accessibilité améliorée via la mise en service de la troisième ligne de métro. A l'inverse, certains établissements périphériques sont actuellement moins bien desservis tels que la clinique Croix du Sud à Quint Fonsegrives (desserte par un bus Linéo), la clinique des Cèdres à Cornebarrieu ou encore la clinique de L'Union.

La démographie médicale toulousaine interroge néanmoins la facilité d'accès aux soins, notamment en matière de médecine générale et de certaines spécialités sous représentées, conduisant à un allongement des délais de prise de rendez-vous chez l'ophtalmologiste, le gynécologue... ou à la difficulté de trouver un médecin traitant pour de nombreux patients. Ainsi, 34 communes de la grande agglomération toulousaine ne compte aucun médecin généraliste et 26 en compte moins de 9 pour 10 000 habitants (moyenne nationale en 2021). Ce constat empire pour obtenir un rendez-vous pour une consultation au tarif conventionné secteur 1, ce qui peut entraîner un renoncement aux soins pour les populations les plus modestes. **L'offre de soins (notamment de premier recours) apparaît ainsi sous-dimensionnée.**

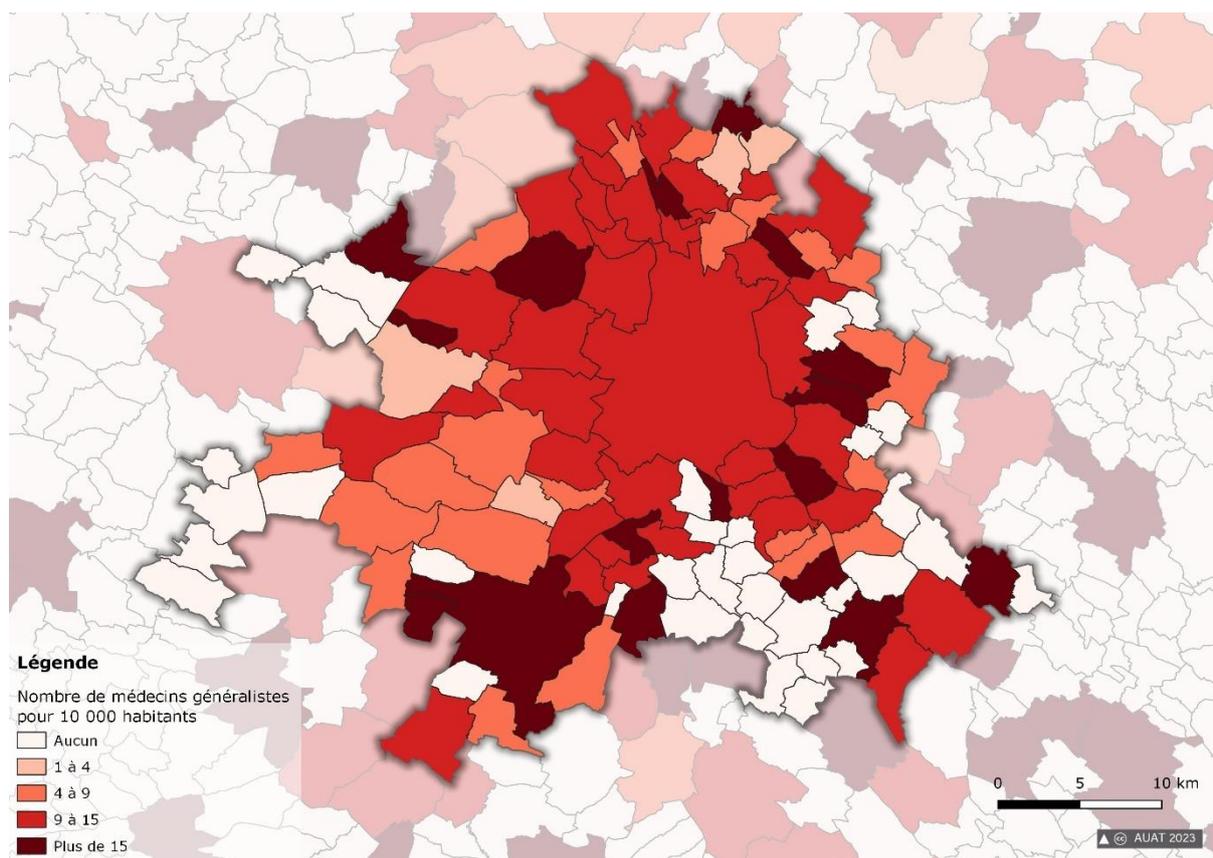


Fig. 94 : Nombre de médecins généralistes pour 10 000 habitants en 2021

Source : Insee RP 2020, Insee BPE 2021

Enfin, d'autres points de vigilance doivent être soulignés, parmi lesquels la démographie médicale vieillissante, la spécialisation des médecins sur **un territoire faiblement pourvu en praticiens généralistes**, la réduction du temps de travail des médecins qui aspirent à avoir des horaires plus équilibrés, les loyers élevés des locaux médicaux...

Cette dégradation relative de l'accès aux services de santé de proximité est à considérer au regard de l'avancée en âge de la population et de la forte croissance démographique du territoire. Par ailleurs, au-delà de la dotation du territoire en équipements emblématiques de santé, l'offre médicale au sens large constitue un vrai facteur d'attractivité pour les territoires.

> Une connectivité toujours plus importante

Depuis quelques années, les technologies de l'information et de la communication connaissent un développement aussi soutenu que partagé. Elles intègrent petit à petit tous les secteurs économiques et toutes les sphères de la vie sociale. De nouveaux usages s'imposent au monde du travail (visibilité, diffusion et consultation de l'information en temps réel, partage d'applications, travail en mobilité et en réseau, contenus vidéos...) et s'intègrent en profondeur aux modes de vie (télésanté, e-commerce, enseignement à distance, triple play, vidéos à la demande haute définition, cloud computing¹...). A titre d'exemple, les prestations de services, notamment publics, de base sont amenées à être de plus en plus dématérialisées. Les professionnels agissent de plus en plus dans l'immédiateté, avec un impératif de joignabilité.

¹ Pratique consistant à fournir des services informatiques à distance, en les hébergeant dans un ou plusieurs centres de données externes plutôt que sur des serveurs dédiés sur place.

La **desserte numérique** est ainsi devenue un sujet majeur d'aménagement du territoire, tant pour le développement économique que comme **critère de qualité de vie pour de nombreux habitants**. Preuve de cet engouement pour les nouvelles technologies, le taux d'équipement des ménages est, à l'échelle nationale, de 5,6 écrans par foyer en 2021 (contre 5,5 en 2017)¹.

Ce développement fulgurant vers toujours plus d'usages et de débit amène les acteurs publics à s'interroger sur le déploiement d'infrastructures numériques à Très Haut Débit (fibre optique notamment), capables de supporter les nouveaux usages et services qui en résultent et sur les conséquences induites en termes d'aménagement du territoire. Un état des lieux des couvertures et services numériques a été réalisé par le Conseil Départemental sur le territoire de la Haute-Garonne via le Schéma Départemental d'Aménagement du Numérique (SDAN), approuvé en janvier 2014. Celui-ci fixait un objectif de couverture du territoire à 100% à l'horizon 2030 tout en proposant, d'ici 2020, un réseau Haut Débit de qualité conforme aux nouvelles attentes. A ce titre, le syndicat mixte Haute-Garonne Numérique a été créé en 2016 afin de déployer les solutions d'accès au Très Haut Débit. Il regroupe le Conseil départemental, les Communautés d'agglomération du Muretain Agglo et du Sicoval et 15 communautés de communes (dont les Coteaux Bellevue et le Grand Ouest Toulousain) et il bénéficie du soutien financier de l'État et de la Région Occitanie. Depuis juin 2018, Haute-Garonne Numérique a confié à la société Fibre 31, dans le cadre d'une Délégation de Service Public, la construction du réseau de fibre optique d'ici 2023 et sur 100% de son territoire d'intervention. Au sein des communes de Toulouse Métropole, de Ramonville-Saint-Agne, de Plaisance-du-Touch et de Muret, le déploiement est, quant à lui, assuré par des opérateurs privés.

L'ensemble des communes de la grande agglomération toulousaine, sous compétence de Haute-Garonne Numérique, disposent ainsi désormais d'un déploiement en cours du réseau fibre, à l'exception de la commune d'Espanès pour laquelle le déploiement est prévu en 2023 et de la commune de Fontenilles (nouvellement membre du Grand Ouest Toulousain) pour laquelle le déploiement est prévu à l'horizon 2024.

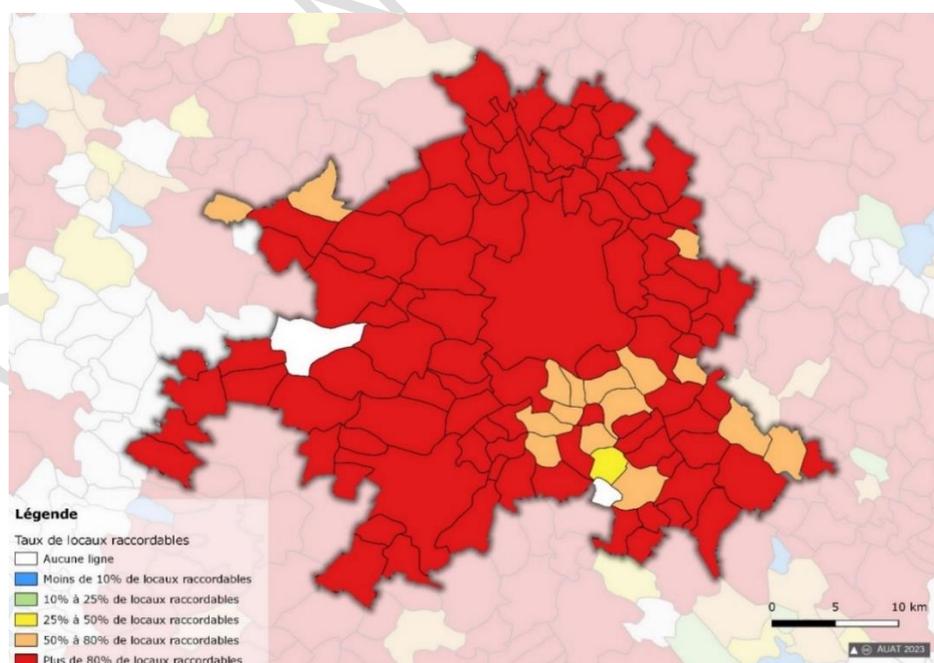


Fig. 95 : Taux de raccordement des locaux de l'agglomération toulousaine au 1^{er} trimestre 2023

Source : ARCEP, 2023

¹ Données ARCOM aux deuxièmes trimestres 2017 et 2021.

Concernant les services Internet mobiles, l'intégralité du territoire de la grande agglomération toulousaine est couverte par les réseaux 3G et 4G. Le déploiement de la 5G est en cours. De nombreux points d'accès ont été déployés sur le territoire, dans les différentes bandes fréquences, y compris en 3,5 GHz.

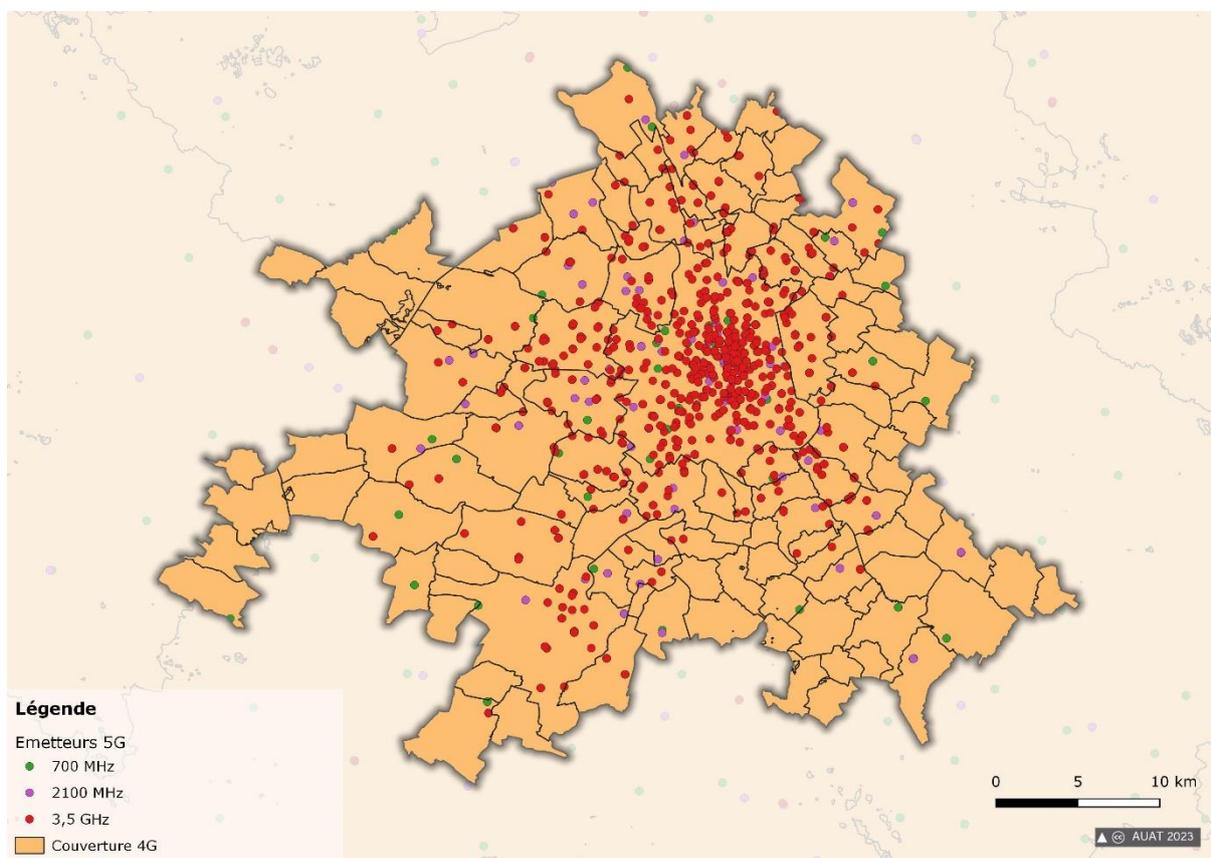


Fig. 96 : Couverture 4G et 5G de l'agglomération toulousaine au 1^{er} trimestre 2023

Source : ARCEP, 2023

> Précarité et vulnérabilités renforcent le besoin d'accès aux équipements et services

Tous les territoires de la grande agglomération toulousaine sont aujourd'hui confrontés aux problématiques d'aménagement du territoire liés aux fragilités sociales de certains de leurs habitants.

En effet, même si la population de la grande agglomération toulousaine reste relativement jeune, le vieillissement est également à l'œuvre, notamment au niveau des deuxième et troisième couronnes. Il doit être, dès lors, considéré dans le cadre d'une **réflexion sur l'accessibilité des seniors aux services spécialisés**, notamment en matière de mobilité, de santé ou d'accès aux commerces (services d'aides et de soins permettant le maintien à domicile, services de santé spécialisés, établissements pour personnes âgées, médicalisés et non médicalisés).

Les taux de pauvreté se concentrent essentiellement dans les principales villes de l'agglomération (Toulouse, Muret ou Colomiers), qui ont le plus fort taux de logements sociaux. Cependant, les ménages aux revenus médians les plus bas se trouvent dans les deuxième et troisième couronnes métropolitaines. Ces ménages sont particulièrement vulnérables aux coûts liés aux déplacements domicile-travail. Par ailleurs, les situations de précarité sociale soulèvent, pour les populations concernées, un besoin accru d'accès aux services publics (ces populations étant aussi touchées par des problématiques d'accès aux solutions dématérialisées), dont les territoires ne sont pas toujours dotés.

Enfin, en 2020, un cinquième de la population de la grande agglomération est âgée de 20 à 24 ans. La ville de Toulouse concentre à elle seule 67 000 résidents de 20 à 24 ans et 109 000 étudiants¹ (dont certains ne résident pas sur la commune). Cette part de la population est très dépendante des différents équipements et services de proximité, notamment les transports. Par ailleurs, 24% des moins de 30 ans résidant dans l'aire d'attraction toulousaine vivent actuellement sous le seuil de pauvreté². Ce chiffre, supérieur à toutes les autres classes d'âge, met en lumière la nécessité de prendre en compte les besoins d'accès aux équipements et services de cette population.

Les vulnérabilités sociales de certains ménages de la grande agglomération toulousaine appellent donc à renforcer l'accessibilité aux équipements et services : soit par des mobilités facilitées, soit par une proximité renforcée.

> Des nouveaux modes de vie qui interrogent l'armature territoriale

La grande agglomération toulousaine compte un peu plus de 80% d'emplois tertiaires. Cette catégorie d'emplois est aisément télétravaillable. Selon une projection, ce sont ainsi plus de 80 000 télétravailleurs qui exerceraient d'ici 2025 sur le territoire de Toulouse Métropole³ (des chiffres éventuellement amplifiés à la suite des pratiques liées à la crise sanitaire du Covid-19). Au regard des récentes évolutions, de possibles reconfigurations territoriales entraînant un renforcement de la proximité dans les espaces vécus sont à penser : cela va-t-il encore plus décorrélérer lieux de vie (et de télétravail) et lieux de travail (en présentiel) ? Cela va-t-il renforcer certaines centralités qui pourront offrir des services (coworking par exemple, offre commerciale sur le temps de la pause méridienne...) aux télétravailleurs ?

De la même manière, au cours des dernières années, le nombre de petits commerces (surfaces de vente inférieures à 300 m²) croît de manière significative (cf. partie 2.3, p. 50). Ce format commercial, plus petit et plus proche des lieux de vie (habitat et emploi), semble répondre davantage aux besoins de proximité, aux usages du quotidien et à la réduction des temps d'achat de la part des habitants du territoire. Cette augmentation s'explique notamment par leur répartition géographique stratégique au sein des centres-villes, des centralités mais aussi des territoires diffus, leur permettant de toucher un large public.

¹ Ministère de l'enseignement supérieur, rentrée 2022-2023

² Insee, Filosofi, 2020

³ Etude pilotée par le Commissariat Général de l'Egalité des Territoires d'après un modèle d'analyse initialement développé par l'IDATE et Cluster Green& Connected Cities

1.5. Enjeux

> Développement d'un territoire à taille humaine / urbaine

Développement d'une ville des proximités au services des besoins des habitants (équipements, services, logements... implantés de façon prioritaire au sein des communes de l'armature territoriale et au sein des centralités)

Renforcement de la mixité des fonctions

> Développement des équipements et services

Couverture du territoire en équipements et services pour répondre aux besoins actuels et futurs des habitants (diversité de l'offre, réponse aux spécificités de chaque territoire et de leur population...)

2. Des problématiques de mobilités générées par l'organisation territoriale

2.1. Un réseau routier à saturation

> Des infrastructures routières toujours plus utilisées

L'agglomération est caractérisée par des trafics routiers très importants et par des phénomènes réguliers de congestion des infrastructures.

Après une période de hausse de trafic importante (fin des années 1990, début des années 2000), les **voies rapides structurantes** connaissent actuellement des évolutions plus modérées. Ainsi, si le trafic moyen de la rocade a augmenté de 15% en dix ans, la hausse n'est plus que de l'ordre de 2% sur les cinq dernières années, signe que l'infrastructure atteint le maximum de sa capacité de desserte et devient moins attractive pour les usagers au regard de la variabilité des temps de parcours.

En effet, **la majorité des flux se dirige vers le périphérique en heure de pointe, l'une des seules voies structurantes à ne pas être radiale**, engendrant par là même une forte hausse des trafics durant cette période de la journée et pouvant entraîner de la congestion. Il semble ainsi que la saturation de l'infrastructure incite les usagers à trouver des solutions alternatives par des reports d'itinéraires et des reports modaux vers les transports collectifs, le vélo, etc. Dans ce contexte général, le **nord-ouest de l'agglomération apparaît comme un cas spécifique avec un trafic routier qui continue de croître rapidement** sur des voies de plus en plus congestionnées (+10% à +15% de trafic en cinq ans sur l'axe A 621 – RD 902).

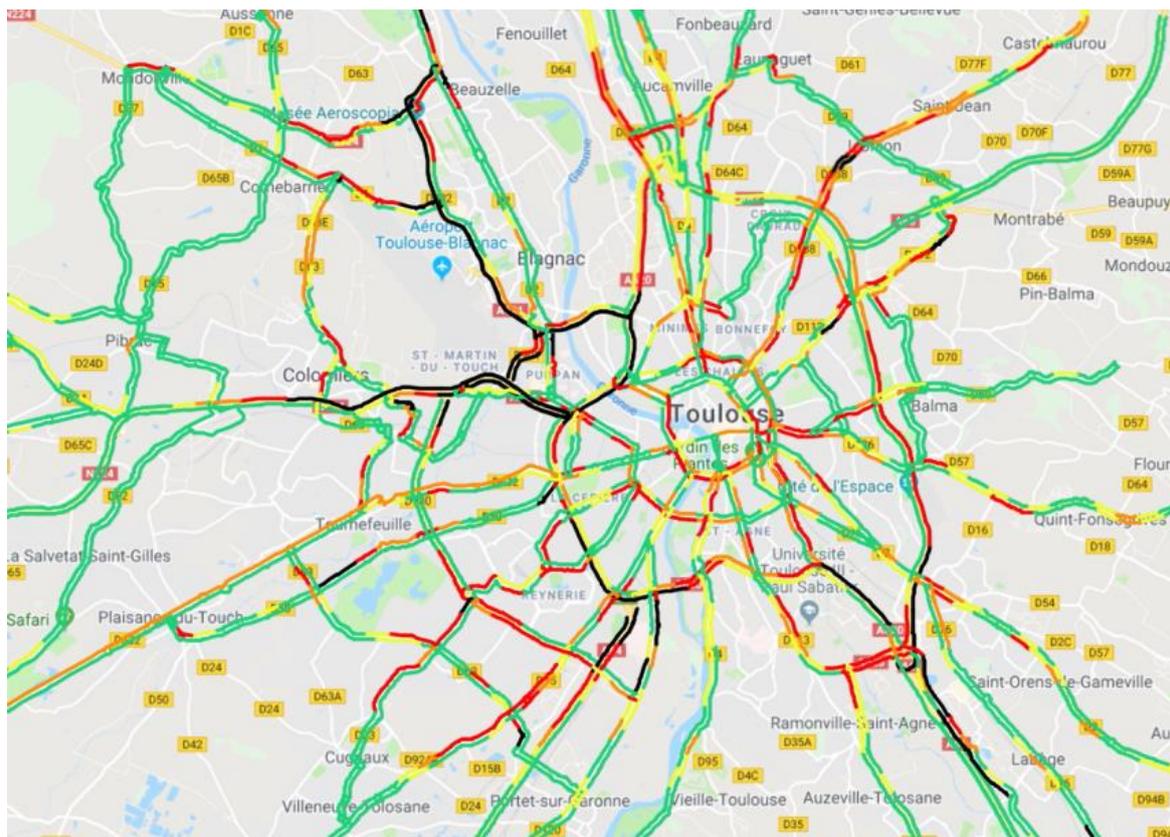
La saturation du périphérique s'étend de plus en plus vers les voies secondaires d'accès aux échangeurs. Si les voies radiales au-delà du périphérique ont des situations contrastées selon les évolutions démographiques des territoires concernés, les trafics sont toutefois en hausse sur les sections proches de Toulouse.

Enfin, les **trafics intra-rocade sont actuellement en diminution** significative sur la plupart des voies pénétrantes et en accès au centre-ville de Toulouse. Ces baisses de trafic sont à mettre en lien avec le **développement des modes alternatifs à la voiture**, la réglementation du stationnement ainsi que la requalification de certains espaces publics centraux, qui rend plus confortables la pratique des modes actifs.

Chiffres clés

Mobilités liées au travail :

- 24% des déplacements totaux
- 63% en voiture
- Près de 45% des kilomètres parcourus en voiture dans l'agglomération
- Durée moyenne déplacement domicile-travail : 25 minutes



Fluide ■ ■ ■ ■ ■ Ralenti

Fig. 97 : Le trafic, un mardi matin à Toulouse, en heure de pointe (8h-9h)

Source : INGEROP, Etudes multimodales, 2018

La congestion résulte principalement de **trois facteurs** :

- Une **croissance économique et démographique** qui engendre mécaniquement, chaque année, une augmentation du nombre global des déplacements réalisés au sein de la grande agglomération toulousaine. Ce constat est renforcé par celui d'une **distorsion territoriale entre les lieux d'accueil de la croissance démographique et ceux de la croissance économique**. Enfin, la forte polarisation des lieux d'emplois, notamment des sites aéronautiques, concentre géographiquement les flux domicile-travail et renforce la congestion.
- Un **urbanisme étalé autour de grandes infrastructures routières** et dont les axes de desserte principaux ne permettent plus des déplacements efficaces. Cela explique le constat d'un report fréquent de la congestion sur les axes moins capacitaires, voire parfois ceux de desserte fine des quartiers. Celui-ci est également à lier au renouvellement du tissu urbain qui tend à en renforcer la densité et donc les flux de mobilité, sans évolution pour autant des axes de desserte.
- Une **motorisation importante des ménages** même si celle-ci a baissé entre 2013 et 2023 passant de 1,22 à 1,14 voiture par ménage.

Ces difficultés de déplacements sont reconnues comme un véritable sujet de préoccupation pour les habitants. Par ailleurs, cette congestion nuit à l'attractivité de la grande agglomération toulousaine et impacte aujourd'hui ses perspectives de développement.



Zoom sur l'Enquête Mobilités Certifiée Cerema

L'Enquête Mobilités Certifiée Cerema permet de dresser un portrait de la mobilité des habitants d'un territoire (modes, motifs, flux...) et de mettre en évidence les évolutions des pratiques dans le temps. Il s'agit de disposer d'une bonne connaissance des déplacements à l'échelle d'un bassin de vie afin de mettre en place des politiques concertées en matière de transports.

Une Enquête Mobilités Certifiée Cerema a été réalisée sur un vaste territoire de 453 communes au cours de l'année 2023. Ce territoire englobe notamment le périmètre du Plan de Mobilités ainsi que celui du SCoT de la grande agglomération toulousaine. Cette enquête fait suite aux précédentes enquêtes qui avait été réalisées en 2004 et 2013 sur un périmètre sensiblement plus petit. En effet, en écho à l'accroissement de l'aire d'attraction toulousaine, on constate une hausse des pratiques de mobilité qui dépassent le périmètre des précédentes enquêtes.

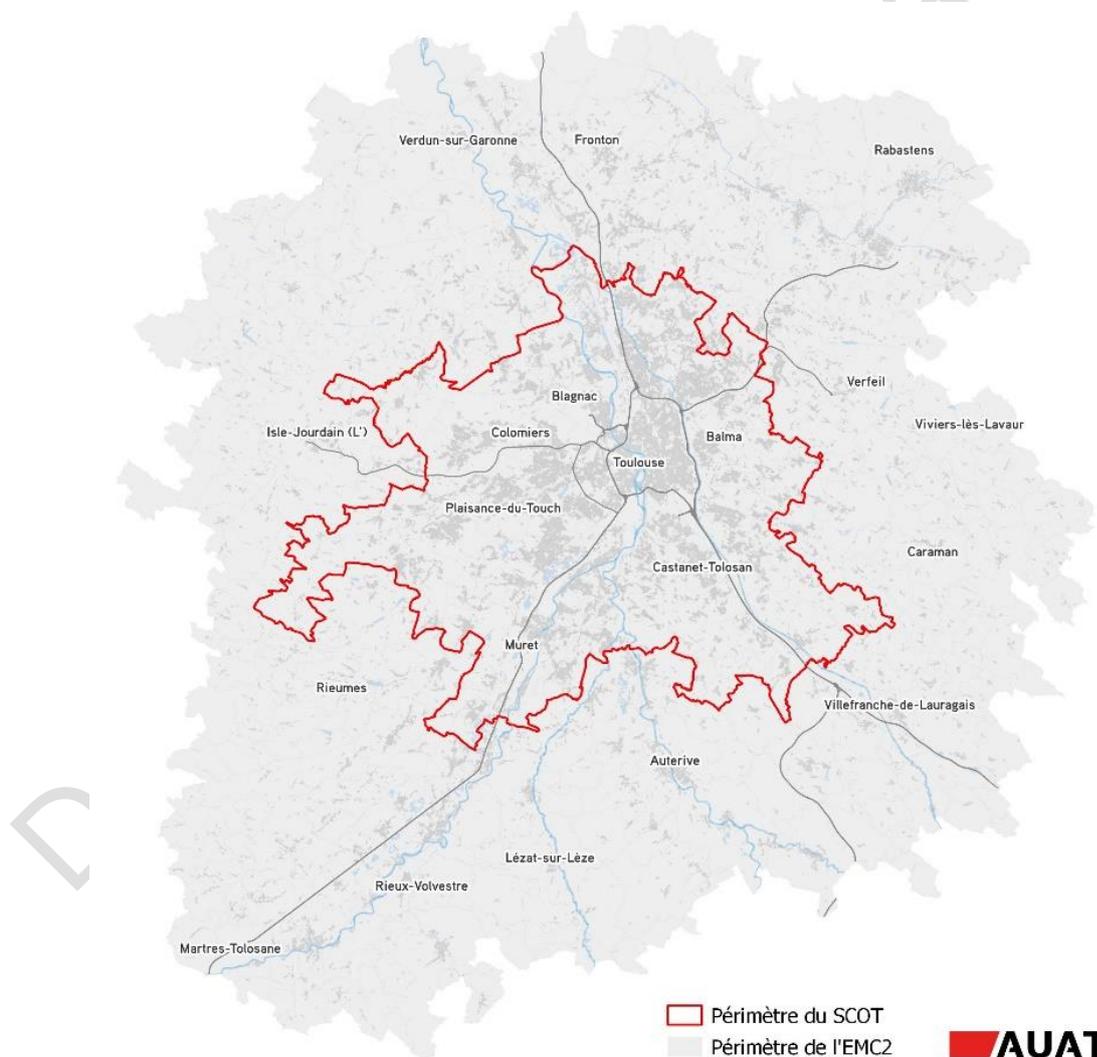


Fig. 98 : Périmètres de l'Enquête Mobilités de 2023

Source : AUAT

> Une concentration des déplacements dans le temps et l'espace qui dégrade l'accessibilité vers les zones d'emplois

L'Enquête Mobilités de 2023 révèle que les **déplacements liés au travail**¹ représentent 24% de l'ensemble des déplacements, mais 45% des kilomètres réalisés en voiture par les habitants de l'agglomération. Malgré une utilisation de la voiture qui reste majoritaire pour réaliser ses déplacements liés au travail, celle-ci a sensiblement baissée entre 2013 et 2023 (passant de 70% à 63% de part modale) au profit des modes actifs. Le recours à la marche à pied augmente ainsi de 3 points (de 10% à 13%) tandis que l'utilisation du vélo a bondi en passant de 3% à une part modale de 7%. La part des transports collectifs est, quant à elle, restée stable.

La distance moyenne d'un déplacement lié au travail est de 9 km (+3% depuis 2013) pour un temps moyen de **24 minutes** (il a augmenté de 2 minutes depuis 2013). C'est au sein de la deuxième couronne que les distances et les durées des déplacements sont les plus importantes. En effet, les habitants de la deuxième couronne parcourent, en moyenne, en 2023, 14,6 km pour réaliser leurs déplacements liés au travail pour un temps de trajet de 27 minutes. Les durées moyennes de déplacements sont relativement homogènes pour les habitants de Toulouse et pour ceux de la première couronne, autour de 24 minutes. Cela peut s'expliquer par une utilisation majoritaire de modes plus lents à Toulouse (modes actifs, transports collectifs) qu'en périphérie (voiture, train).

Les déplacements liés au travail revêtent ainsi un caractère stratégique. Ils induisent, en effet, une amplification de la **saturation des infrastructures** (principalement le réseau autoroutier et le périphérique), un renforcement des **heures de pointe** et génèrent à eux seuls près d'un tiers **des émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité**.

Ces déplacements sont **concentrés dans le temps (aux heures de pointe), mais aussi dans l'espace** comme c'est également le cas dans d'autres métropoles régionales. La répartition des destinations est déséquilibrée en raison de la localisation de l'ensemble des pôles économiques majeurs de l'agglomération autour de la rocade, ce qui génère des phénomènes de **congestion**. Ce constat est d'autant plus marqué pour le secteur Ouest, très attractif, résultat de son fort dynamisme économique.

Ce phénomène est **plus marqué le matin que le soir**, non seulement en raison de la concentration des flux vers quelques bassins d'emplois (notamment Toulouse, Blagnac, Colomiers, Labège) mais aussi en raison de plages de déplacement plus contraintes que le soir (heures d'embauche, conjonction des déplacements pour l'emploi avec les trajets d'accompagnement scolaire, heures d'ouverture des établissements...).

Certains temps de parcours en heure de pointe peuvent parfois doubler voire tripler par rapport à ceux constatés en heure creuse. En réaction à ce phénomène, **les usagers étalent leurs plages de déplacement**, les périodes de pointe tendent ainsi à s'élargir, notamment le soir sur les tranches horaires 15h-16h et 19h-20h.

¹ Déplacements dont la destination est à motif « travail » mais pour toutes origines possibles (ou inversement).

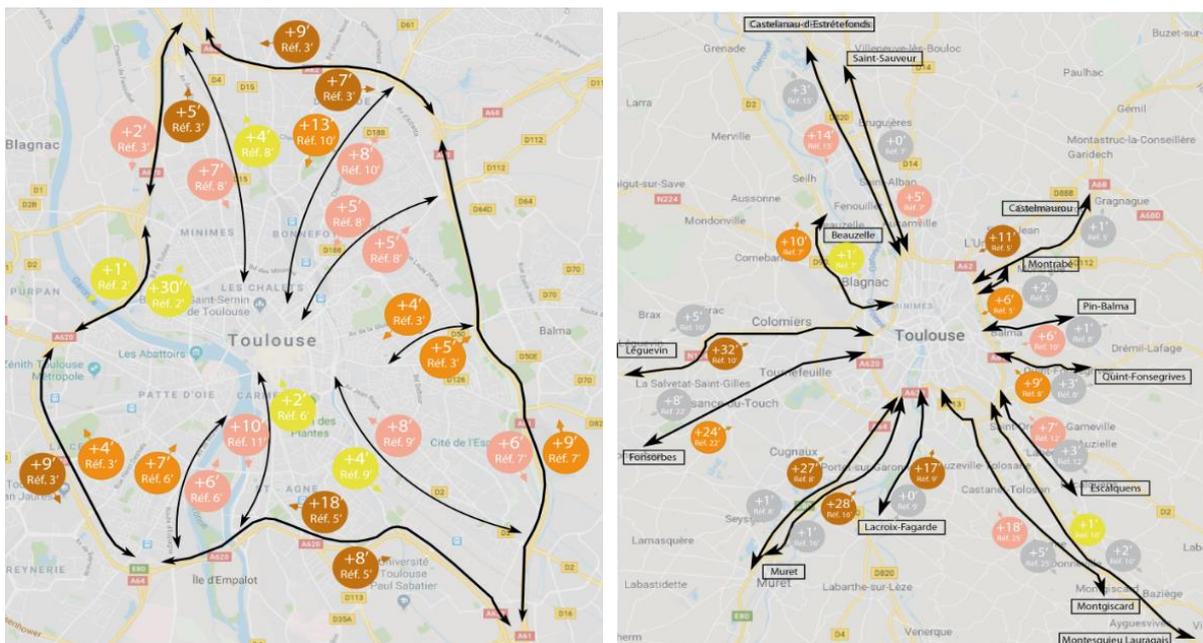


Fig. 99 : Evolution des temps de parcours entre heures creuses et heure pleine du matin (8h-9h)

Source : INGEROP, Etudes multimodales, 2018



Zoom sur : supprimer la congestion ?

Le phénomène quotidien de congestion montre une forte utilisation des infrastructures routières, rançon de la forte attractivité de l'agglomération toulousaine. Parler de « congestion » tend à faire penser que celle-ci est mauvaise pour le développement de l'agglomération et pour le quotidien des habitants. C'est évidemment le cas mais s'efforcer de réduire la congestion (en produisant de nouvelles infrastructures par exemple) rend les infrastructures plus performantes et renforce par là même l'attrait pour la voiture en provoquant de nouvelles congestions. L'objectif pour la grande agglomération toulousaine est-il de renforcer le trafic automobile ? Dès lors, faut-il réellement faire « sauter les bouchons » ? Ou la réalité est-elle plus complexe ?

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

Une situation routière congestionnée apparaît donc comme un vecteur de régulation qui rend les territoires éloignés moins attractifs et qui rend les transports collectifs concurrentiels face à la voiture individuelle.

2.2. Une offre alternative qui se développe

> Des politiques de transports publics volontaristes qui portent leurs fruits

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

Le **réseau urbain Tisséo** s'étend désormais sur plus de 100 communes. Il est composé de deux lignes de métro (la troisième ligne est prévue pour 2028), deux lignes de tramway, une ligne de téléphérique, 10 lignes de bus structurantes Linéo, plus de 100 lignes de bus, un service de Transport à la Demande, le service Mobibus pour les personnes à mobilité réduite.

Chiffres clés

179 millions de voyageurs Tisséo en 2022

Plus de 43 km de métro et de tramway

22 aires de covoiturage

28 900 abonnés longue durée à VélôToulouse (2021)

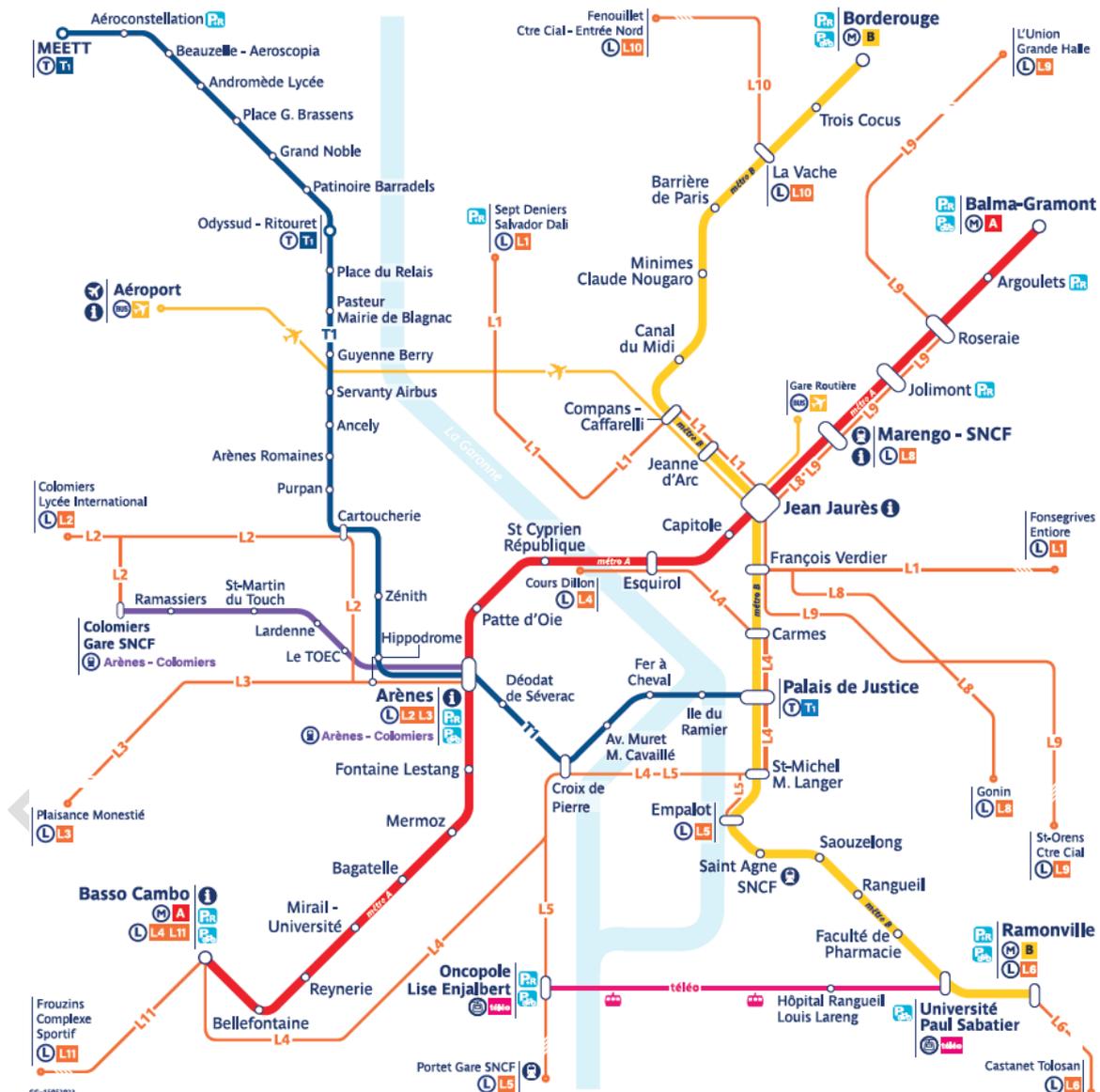


Fig. 100 : Le réseau structurant Tisséo en 2022 (métro, tramway, téléphérique et bus Linéo)

Source : Tisséo Voyageurs

Les validations sur le réseau Tisséo ont augmenté de +11% entre 2012 et 2022, passant d'environ 160 millions à près de 179 millions de validations par an. Cependant, la crise sanitaire de la Covid-19 a eu un impact important sur la fréquentation du réseau Tisséo puisque on relève une baisse de la fréquentation de 26% entre 2019 et 2021. Les niveaux de fréquentation – 179 millions de voyageurs - en 2022 ne retrouvent pas le niveau atteint en 2019 (198 millions de voyageurs).

Des phénomènes de saturation de plus en plus récurrents sont observés en heures de pointe et ont motivé le doublement de la capacité de la ligne A du métro (effectif depuis 2020). Bien que **le métro concentre 58% de la fréquentation du réseau Tisséo**, le réseau de surface, déployé sur l'ensemble du territoire, connaît aujourd'hui les hausses de fréquentation les plus importantes. Entre 2012 et 2022, les réseaux de tramway et de bus ont ainsi connu respectivement une hausse de 56% et de 55%. Une hausse qui s'explique, en partie, par un déploiement important de l'offre sur ces deux réseaux (prolongement de la ligne T1 du tramway, mise en service de la ligne T2 du tramway, déploiement du réseau Linéo).

Le développement du réseau de transports collectifs a ainsi induit une amélioration de l'accessibilité et de la desserte des territoires. En 2022, le réseau Tisséo dessert 83% de la population (soit 8 points de plus qu'en 2012) et 91% des emplois (soit 5 points de plus qu'en 2012).

Les réseaux de transports interurbains, routiers et ferroviaires, connaissent des tendances similaires.

Afin de mutualiser ses compétences¹ en matière de transport en un même service public et d'homogénéiser son offre sur ses treize départements, la Région Occitanie a créé, en 2018, le **réseau liO**. Ce service vise à développer la mobilité du quotidien au moyen de différents modes de transport : le Transport Express Régional (TER), les lignes régulières d'autocars interurbains, le transport scolaire, le Transport à la Demande (TAD) et à les articuler au sein de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM). L'agglomération toulousaine est ainsi couverte par de nombreuses lignes de transports routières et ferroviaires qui s'interconnectent au réseau urbain de Tisséo et qui connectent les territoires au-delà du périmètre de la grande agglomération toulousaine.

Le **réseau régional ferroviaire** constitue une alternative performante pour la desserte des territoires périphériques en proposant des temps de parcours attractifs vers le cœur d'agglomération. Toulouse est en effet desservie par une étoile ferroviaire à six branches qui convergent vers la gare Matabiau. La desserte ferroviaire est organisée autour de trois niveaux de desserte : urbain, périurbain et régional/national. Des services de nature différente se superposent (TER, Intercités, TGV, fret, trains spécifiques pour les pèlerinages à Lourdes...) et le niveau d'offre et les caractéristiques techniques sont hétérogènes selon les branches (nombre de voies, alimentation, etc.).

Construit au XIX^{ème} siècle dans un contexte de faible développement du territoire, le réseau ferré a peu évolué depuis et souffre aujourd'hui de caractéristiques techniques qui ne permettent pas un niveau de capacité et de régularité pour répondre à une demande de plus en plus massive de déplacements. Ainsi, certains de ces axes s'affichent en **limite de capacité** avec une offre limitée dans certaines haltes ou gares intermédiaires. Or, plus de 90% des déplacements de l'étoile ferroviaire ont pour origine ou destination une gare de l'agglomération toulousaine, **ce qui fait du sujet ferroviaire un sujet central pour organiser le report modal² au sein de ce territoire étendu.**

¹ La Région Occitanie est devenue compétente en matière de transports interurbains et scolaires respectivement au 1^{er} janvier 2017 et au 1^{er} septembre, suite à la promulgation de la loi NOTRe d'août 2015.

² Report d'une partie des flux d'un mode de transport vers un autre, par exemple de la route vers le rail ou de la voiture vers le bus. L'enjeu pour la puissance publique est souvent de guider ces transferts pour améliorer la performance de l'ensemble du réseau.

Pour autant, « l'étoile ferroviaire toulousaine » continue son renouvellement permettant notamment d'améliorer la sécurité et la régularité des trafics sur les différents axes et les réflexions sur une offre de type « RER métropolitain » sont à l'ordre du jour.

En matière de **réseau régional routier**, la région Occitanie propose **59 lignes régulières sur le territoire de la Haute-Garonne (réseau LiO)**. Parmi celles-ci, il existe quatre lignes express « Hop ! » entre Toulouse et les villes de Villemur-sur-Tarn, Grenade, Nailloux et Bessières. Ciblant les actifs, ces lignes utilisent les autoroutes et se connectent au métro. Au-delà de sa fréquentation scolaire, ce réseau a enregistré 830 000 voyageurs en 2021 et les quatre lignes express « Hop ! » concentrent près d'un quart de la fréquentation de l'ensemble des lignes régulières départementales. A ces lignes départementales, s'ajoutent désormais **7 lignes interdépartementales** reliant notamment Castres, Montauban et Auch.



Fig. 101 : Les transports régionaux d'Occitanie au sein de la grande agglomération toulousaine

Source : Région Occitanie



Zoom sur les projets en matière de mobilité

De nouveaux projets d'envergure sont prévus pour les années à venir à l'échelle de la grande agglomération toulousaine, tant au sein du territoire que vis-à-vis de la grande accessibilité toulousaine.

En matière de transports en commun, sont notamment programmés la **troisième ligne de métro** reliant Labège à Colomiers (Ligne C), le **maillon ouest de la Ceinture Sud**, dont le maillon central, qui prend la forme du téléphérique et qui relie l'Oncopole et l'université Paul-Sabatier, a été mis en service en mai 2022.

Le développement de l'étoile ferroviaire ou encore le **Grand Projet Sud-Ouest** (ligne LGV Bordeaux-Toulouse et aménagements ferroviaires au nord de Toulouse) contribueront à la grande accessibilité du territoire. Des réflexions sont également engagées concernant le développement d'un **service express régional métropolitain** sur l'aire d'attraction de Toulouse, renforçant l'usage local du ferroviaire, dans la mouvance des engagements nationaux en la matière.

En matière de grande accessibilité routière, le **franchissement Garonne** au nord de l'agglomération et l'autoroute Toulouse-Castres sont parmi les projets les plus dimensionnant à moyen et long termes.

La plupart de ces projets sont inscrits dans des documents de programmation (projet Mobilité de Tisséo Collectivités, Plan d'Aménagement des routes métropolitaines de Toulouse Métropole...) mais le calendrier de certains d'entre eux demeurent incertains (franchissement Garonne...).

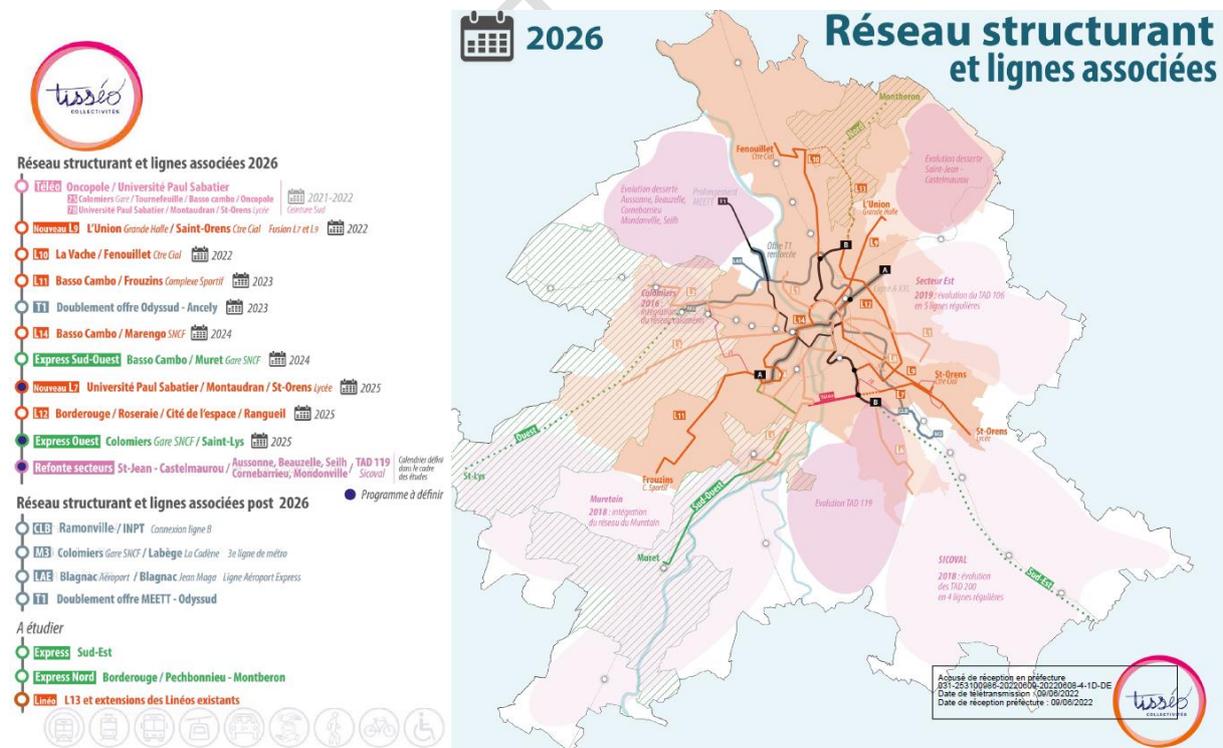


Fig. 102 : Réseau structurant et lignes associées à l'horizon 2026

Source : Tisséo Collectivités, Délibération concernant la feuille de route 2026, Juin 2022

> Une desserte du territoire en transports en commun qui reste inégale

La surface des secteurs situés dans le périmètre d'influence d'un arrêt du réseau structurant¹ est passée de 93 à 152 km² entre 2012 et 2022 grâce au développement d'infrastructures. Néanmoins, le réseau n'est aujourd'hui réellement maillé que sur la ville de Toulouse.

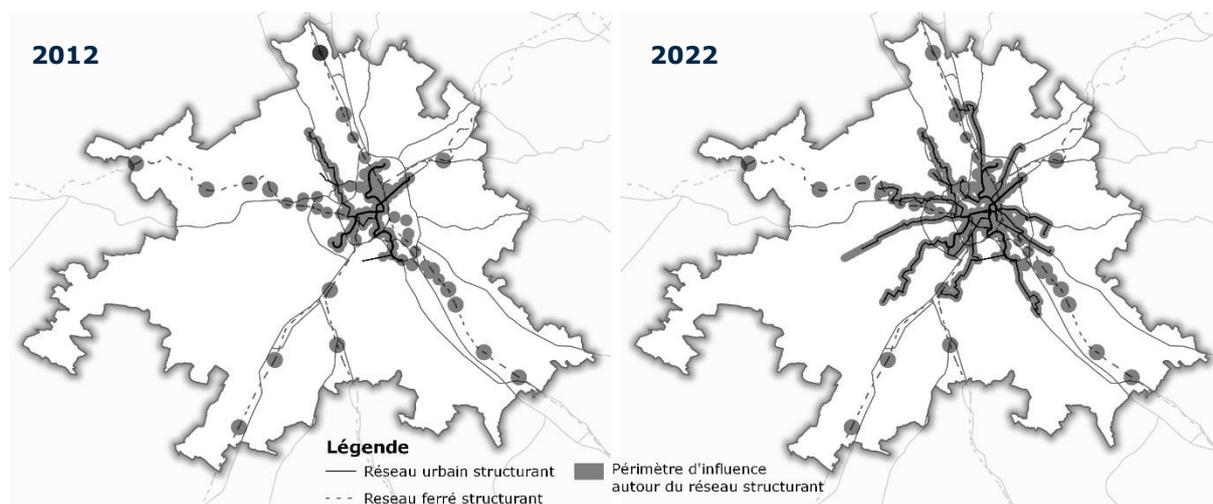


Fig. 103 : Evolution des périmètres d'influence autour du réseau structurant de transports en commun au sein du ressort territorial de Tisséo Collectivités

Source : AUAT

Si la plupart des **territoires non desservis par le réseau structurant** sont nettement moins denses, certains secteurs **relativement denses sont peu ou mal desservis par le réseau structurant**. Il s'agit notamment de communes situées dans le nord-est de l'agglomération (Castelginest, Gratentour et Launaguet).

Certains secteurs bénéficient d'une desserte ferroviaire, qui bien qu'attractive, n'offre pas un cadencement et un rabattement suffisants.

¹ Les périmètres d'influence des réseaux structurants sont définis comme suit : Train : 800 mètres, métro : 600 mètres, tramway et téléphérique : 500 mètres, bus Linéo : 400 mètres.

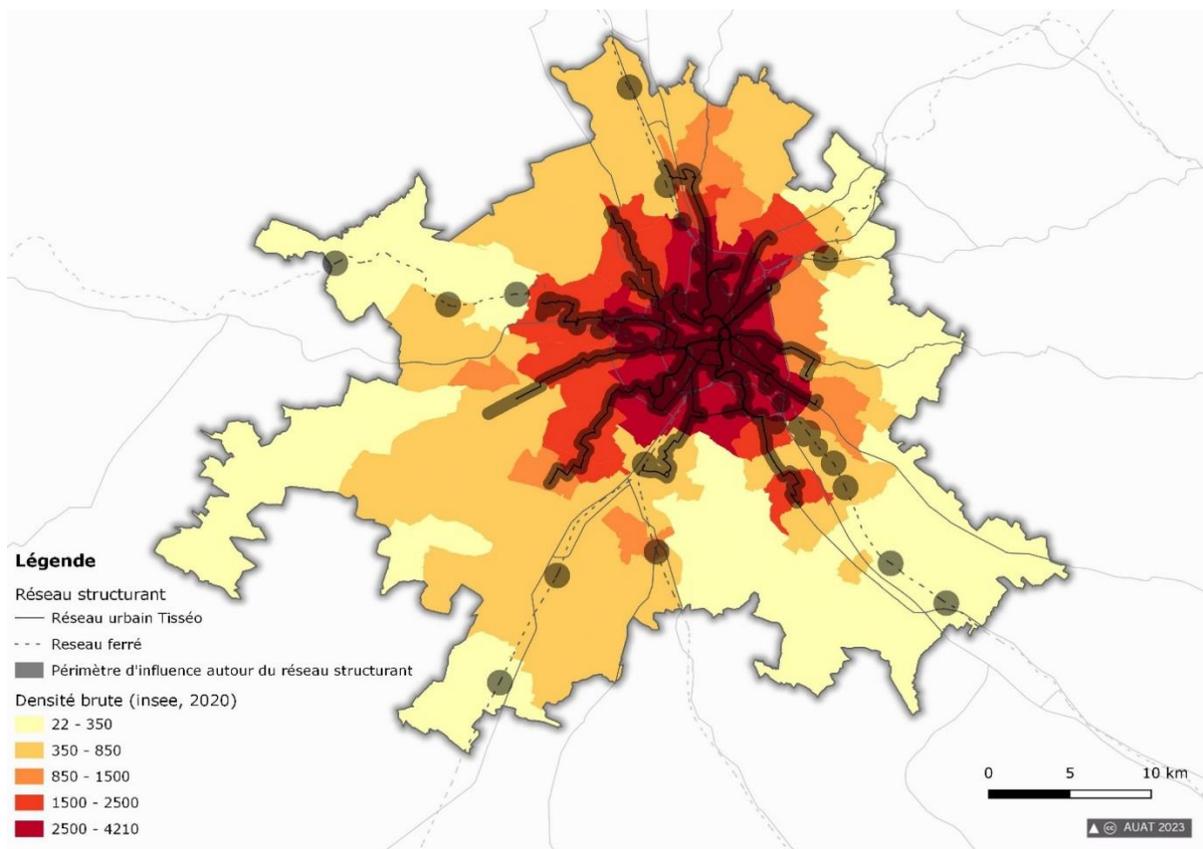


Fig. 104 : Communes desservies par le réseau structurant de transports collectifs

Source : Insee, AUAT

Ainsi, de nombreux projets urbains sont liés à un projet de desserte à venir ou à renforcer (Ramassiers à Colomiers, Enova à Labège...). Pour autant, de nombreuses zones ouvertes à l'urbanisation dans les documents d'urbanisme locaux ne sont pas desservies par le réseau structurant. On constate également des écarts encore très importants de densité dans les opérations récentes desservies par le réseau structurant. Par ailleurs, des opérations implantées le long d'un axe ferroviaire peuvent, encore aujourd'hui, ne pas organiser les parcours en modes actifs vers les gares.

Le **réseau ferroviaire** permet, **pour les pôles éloignés**, d'offrir un **temps de parcours inférieur à quarante-cinq minutes vers le centre-ville** avec un trajet direct. Les gares de Muret et Toulouse Matabiau sont ainsi reliées en moins de 20 minutes. Le niveau d'offre est néanmoins variable selon les gares desservies, avec en général une fréquence inférieure au quart d'heure en heure de pointe.

Néanmoins, certains territoires périphériques ne présentent pas un potentiel d'urbanisation ni une demande de déplacements suffisants pour justifier leur desserte par des réseaux structurants.

La mise en complémentarité des réseaux existants, l'augmentation du niveau de service de l'offre ferroviaire, la prise en compte des pratiques émergentes, tout comme la considération d'offres alternatives aux transports en commun doivent, dès lors, **constituer un bouquet de solutions** aux attentes formulées par les habitants au sein de ces territoires distants du cœur d'agglomération.

> Le covoiturage, une optimisation du réseau encore peu développée et une connaissance des besoins à définir

Le covoiturage, pratique longtemps informelle et de proximité trouve aujourd'hui des relais en matière d'organisation par des acteurs privés et publics et offre un potentiel de report modal massif par rapport à la voiture autosoliste.

C'est un dispositif à privilégier là où les infrastructures routières sont saturées (heures de pointe, accès aux pôles économiques...), là où l'offre de transports en commun fait défaut (secteurs peu denses, franges horaires...) et pour conserver l'avantage offert par la voiture individuelle (porte-à-porte, maillage...).

Parmi les habitants de la grande agglomération toulousaine, 6% déclarent faire du covoiturage au moins deux fois par semaine pour le motif travail ou études¹ : cette solution de mobilité a donc un potentiel de déploiement important.

Plusieurs offres privées existent dans l'agglomération : Rezo Pouce (réseau d'autostop organisé avec 1 600 inscrits), le service BlaBlaCar avec son extension BlaBlaLines pour les déplacements quotidiens, l'application Karos².

Par ailleurs, Tisséo Collectivités a approuvé son schéma Directeur en juin 2021. Il définit les modalités d'actions de Tisséo Collectivités pour renforcer la gouvernance du covoiturage, développer les infrastructures, faciliter la mise en relation des usagers et accompagner leur changement de pratiques. Depuis 2021, Tisséo Collectivités a transféré son service public de covoiturage domicile-travail Covoitéo à son exploitant Tisséo Voyageurs. A ce titre, Tisséo Voyageurs est désormais en charge de l'animation et du développement de la plateforme de mise en relation (qui devrait prochainement être intégré au calculateur d'itinéraires de Tisséo.fr) ainsi que de la gestion et de l'entretien des spots de covoiturage présents sur l'agglomération.

En 2022, on recensait 101 spots de covoiturage dont 26 sur Toulouse Métropole, 40 sur le Sicoval, 27 sur le Muretain Agglo, 2 sur le Grand Ouest Toulousain et 6 sur les Coteaux Bellevue. L'offre de Tisséo est complétée par 4 aires d'embarquement dédiées à la dépose / reprise des covoitureurs longue distance situées au niveau des parkings-relais des stations de métro de Ramonville, Basso Cambo et Balma-Gramont ainsi qu'au niveau de l'Oncopole.

A ces spots s'ajoutent 34 aires de covoiturage gérées soit par le Département de la Haute-Garonne, soit par les communes ou intercommunalités. Onze autres sont en projet, portées par le Conseil Départemental et Vinci Autoroutes.

¹ ¹ Les données présentées ici sont issues de l'Enquête Ménages Déplacement de 2013, l'exploitation des résultats de l'Enquête Mobilités 2023 n'étant pas finalisée au moment de la rédaction de ce document. Une actualisation pourra être faite avant l'arrêt du SCoT dès que les données seront disponibles.

² Solution de covoiturage mise en place dans le cadre du projet européen Commute, coordonné par Toulouse Métropole. Initialement centrée sur le pôle d'activités de Blagnac (2200 salariés inscrits en 2019), cette solution a été étendue à l'ensemble du ressort territorial suite à un conventionnement entre Tisséo Collectivités et Karos.

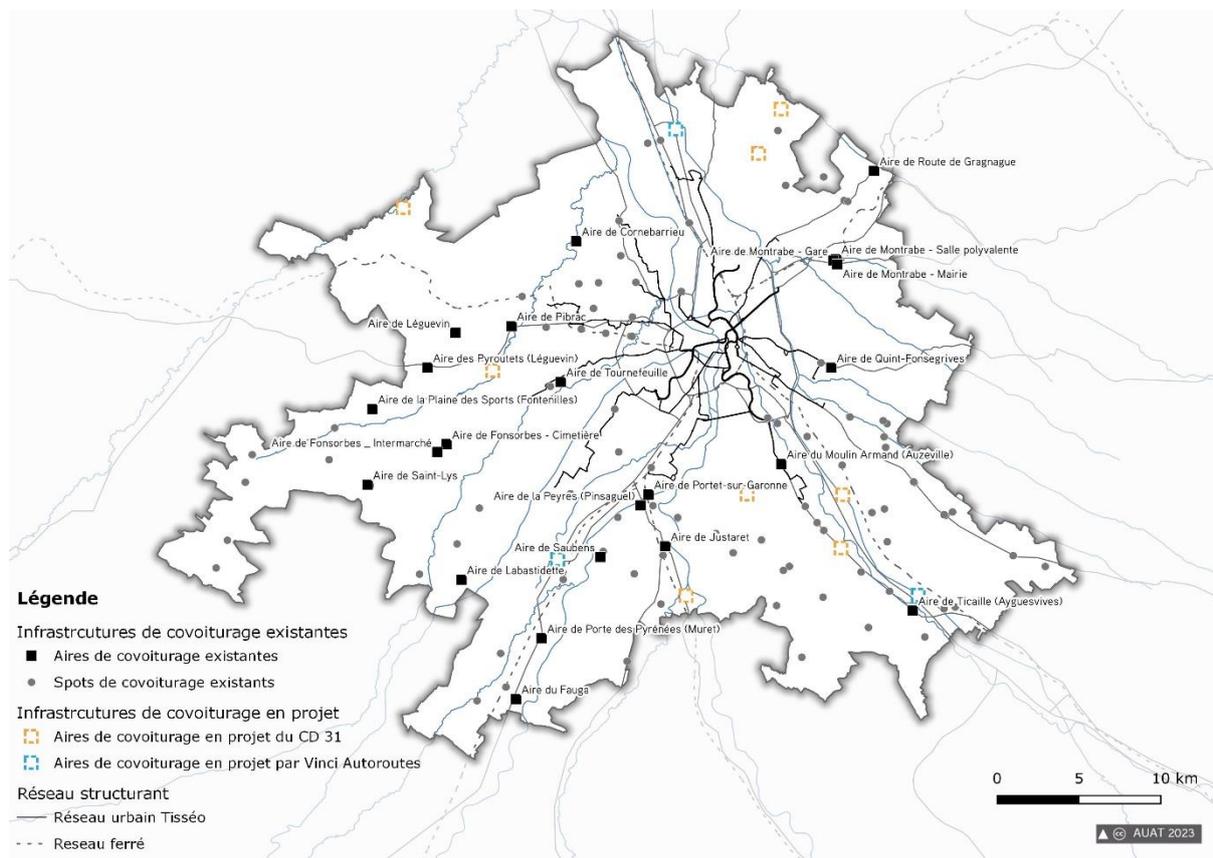


Fig. 105 : Aires et spots de covoiturage de l'agglomération toulousaine au 31 décembre 2021

Sources : Tisséo Collectivités, OpenData Haute-Garonne

Au-delà du covoiturage « classique », de nombreuses pratiques partagées se pérennisent voire s'accroissent.

Le service de vélo en libre-service VélôToulouse, implanté sur la commune de Toulouse depuis 2007, comptabilise, en 2021, 287 stations, 2 600 vélos, près de 30 000 abonnés longue durée et un peu moins de 10 000 locations par jour. Le prochain renouvellement du marché du vélo, qui prévoit notamment d'augmenter le nombre de stations sur Toulouse, d'étendre le service à certaines communes de la première couronne de l'agglomération et d'injecter des vélos à assistance électrique à hauteur de 50% de la flotte, devrait entraîner une évolution des pratiques liées à ce service.

D'autres offres de mobilités partagées se développent sur le territoire : Citiz permet de partager une flotte de voitures à partir de 36 stations réparties à Toulouse, Balma, Ramonville et Labège. Drivy permet la location de voitures entre particuliers. Ces initiatives, de même que l'arrivée de nouveaux acteurs sur ce marché (Yego, Iodine, Renault rent...), montrent le fort potentiel des modes collaboratifs.

> L'essor du vélo confirmé

Entre 2013 et 2023, la pratique du vélo a connu une augmentation importante. La crise sanitaire de 2020 et l'accélération des politiques cyclables qui s'en est suivie vient expliquer cet essor. Sur le périmètre de la grande agglomération toulousaine, la part modale du vélo est ainsi passée de 2,4% à 4,9%. Avec une part modale de 6,4%, c'est dans la ville-centre que la pratique du vélo est la plus élevée.

D'après la même enquête, une part importante des déplacements réalisés par les habitants pourraient être reportés vers le vélo. Ainsi, jusqu'à 32% des déplacements réalisés aujourd'hui en voiture pourraient être réalisables à vélo (car étant des déplacements dont les distances sont inférieures à 3 km).

Par ailleurs, l'usage du vélo semble progresser au sein des territoires économiques, comme en témoignent certaines enquêtes réalisées dans les établissements (11% des employés du site Airbus de Saint-Martin du Touch viennent en vélo par exemple). La marge de progression reste importante puisque 20% des déplacements domicile-travail réalisés par les salariés de la grande agglomération toulousaine font moins de 3 km. La pratique du vélo au sein de l'agglomération ne pourra qu'être encouragée par la mise en place au sein des entreprises de **l'indemnité forfaitaire vélo** inscrite dans la loi d'Orientation des Mobilités.

Ce potentiel fort de report modal se localise principalement à l'intérieur du périphérique et dans les communes proches. Environ la moitié de ce report modal provient ainsi des habitants de la proche périphérie. Au-delà, les besoins se focalisent sur des itinéraires continus permettant d'accéder au cœur de ville depuis la périphérie.

En 2022, le linéaire d'aménagements cyclable cumule à un total de 1 760 km d'aménagements recensés (réseau cyclable et réseau vert cumulés). Une évolution de plus +100 km à l'échelle des trois collectivités où la donnée a été actualisée (Toulouse Métropole, le Muretain Agglo et le Sicoval). Ce développement des aménagements cyclables est porté par de nouvelles pistes cyclables (+4% à Toulouse Métropole et +10% au Muretain Agglo), de bandes cyclables (+41% au Sicoval) et de vélorues et chaussées à voie centrale banalisée (+27% à Toulouse Métropole).

Enfin, la demande de stationnements vélo sur voirie s'affiche en forte croissance, en lien avec la hausse de son usage et l'offre apparaît souvent insuffisante.

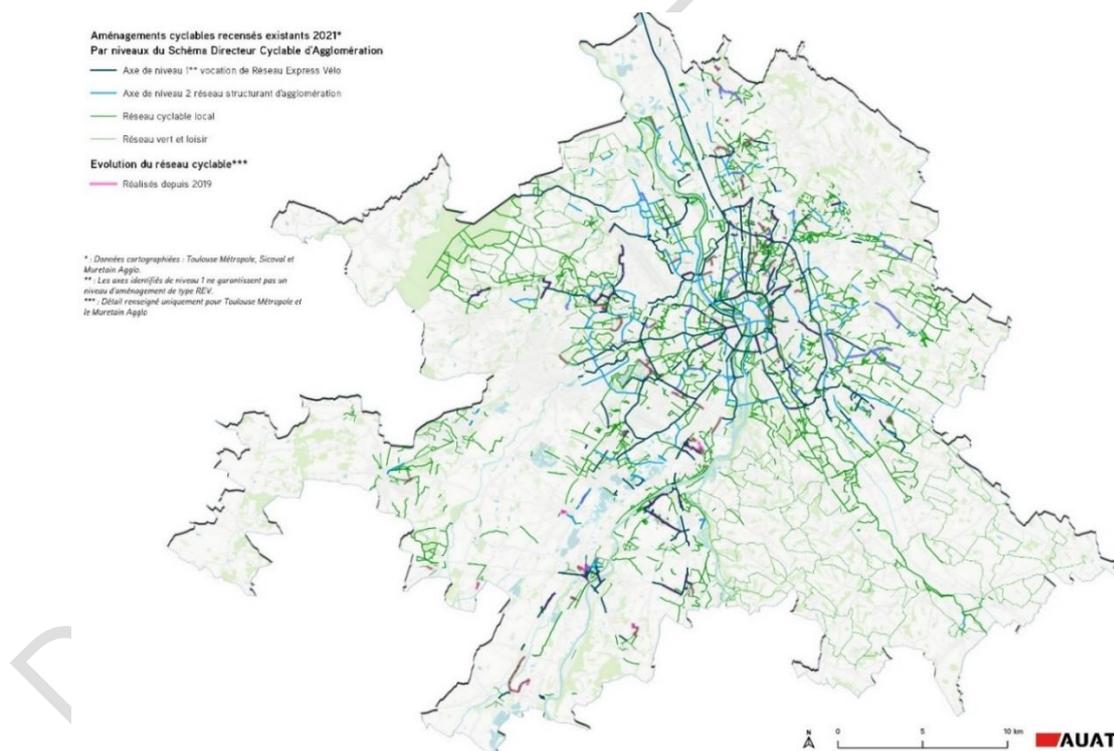


Fig. 106 : Aménagements cyclables existants sur le périmètre du ressort territorial en 2022

Source : Collectivités du ressort territorial

En adéquation avec les niveaux d'aménagements définis par le Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération de Tisséo Collectivités, qui a pour objectif d'améliorer la continuité du réseau, la qualité des aménagements et la lisibilité des parcours, certains territoires ont pu identifier des maillons cyclables existants qui correspondent aux niveaux 1 et 2 du schéma directeur. En 2022, 250 km d'aménagements de niveau 1 (Réseau Express Vélo) sont déjà cyclables (mais ne garantissent pas actuellement les normes du REV) ainsi que 227 km d'aménagements de niveau 2 (réseau structurant d'agglomération).

Le vélo apparaît dorénavant comme l'un des modes clefs de l'organisation des **déplacements de proximité**, pour l'emploi, mais également pour accéder aux services du quotidien, aux centralités proches du domicile ou encore pour se rabattre vers les réseaux de transports collectifs structurants. Le développement des vélos à assistance électrique et autres engins de déplacements personnels (trottinettes électriques...) permet d'envisager une augmentation des distances facilement parcourues (jusqu'à 8 km, voire plus).

> Des mesures qui favorisent les pratiques intermodales

L'évolution des pratiques de mobilité s'est accompagnée d'une **forte croissance des déplacements intermodaux**, combinant plusieurs modes de transport pour un même déplacement (voiture + métro, métro + bus, train + métro...). Ainsi, en 2023, 12% des déplacements combinent transports collectifs et voiture particulière. L'intermodalité permet notamment la réduction des distances parcourues en automobile « autosoliste » : les politiques de mobilité ont donc tout intérêt à la promouvoir.

Ce développement des pratiques intermodales a été largement encouragé par la transformation de gares ou de stations de métro en véritables pôles d'échanges multimodaux. Les **parkings relais aménagés en entrée de ville** connaissent un franc succès, forts du développement des places de stationnement pour les voitures aux extrémités des lignes structurantes ou dans des gares TER. La 3^e ligne de métro devrait générer de nouveaux parkings-relais. Néanmoins, ces parkings relais arrivent à saturation et Tisséo Collectivités met aujourd'hui en œuvre un programme d'augmentation de cette offre. Pour autant, ces parkings peuvent également avoir des effets contre-productifs :

- Ils attirent de nombreux usagers habitant à proximité qui se rabattent en voiture alors qu'ils sont desservis par le réseau de surface.
- Certains parkings relais sont localisés dans des secteurs denses et attirent de nombreuses voitures dans ces quartiers centraux (Arènes, Argoulets...), générant dès lors de fortes nuisances et problèmes de congestion.
- Ils peuvent constituer un vecteur d'étalement urbain, en permettant d'habiter loin et de se rabattre rapidement en voiture pour prendre un autre mode rapide en milieu dense.
- Enfin, l'aménagement très fonctionnaliste de ces pôles est parfois à l'origine de dysfonctionnements et de conflits avec les quartiers voisins.

Les points de contact entre réseau ferroviaire et réseau urbain structurant, dont la fréquentation augmente nettement, apparaissent comme des **nœuds stratégiques pour articuler les échelles territoriales** : Matabiau, Arènes, Saint-Agne, Colomiers. Demain, avec la 3^{ème} ligne de métro, La Vache, Labège et Montaudran seront de nouveaux nœuds stratégiques. Ces gares insérées dans le tissu urbain, sont des points forts du réseau de mobilité et de l'armature urbaine.

La billettique est aussi un levier majeur de l'intermodalité : la carte Pastel est ainsi devenue un **support billettique commun à l'ensemble des réseaux**, y compris pour le réseau liO. De plus, les différentes autorités organisatrices ont fait évoluer leurs gammes tarifaires dans un souci de fidélisation.

Les différents réseaux font également l'objet de politiques de communication et d'information importantes. Pour autant, les dispositifs d'information ont encore des difficultés à considérer l'ensemble des modes de déplacement (train, réseau urbain, vélo en libre-service, marche...), nécessitant plus de coordination entre les autorités organisatrices et les gestionnaires (publics et privés) des offres de mobilité.

Enfin, Tisséo Collectivités anime des démarches importantes de **management de la mobilité** à travers une politique active de Plans de Mobilité d'Entreprises et de soutien à des initiatives privées qui vont dans ce sens.

2.3. Des pratiques de mobilité en évolution

> Une baisse de la mobilité individuelle

Les récentes Enquêtes Ménages Déplacements montrent au niveau national une **baisse de la mobilité individuelle**. Cette tendance s'observe aussi dans l'agglomération toulousaine. Si pratiquement toutes les classes d'âge sont concernées, elle est **particulièrement marquée** pour les 25-34 ans et les 35-49 ans **soit les classes d'âges d'actifs**. Les chômeurs et les personnes en apprentissage, stage ou formation apparaissent comme les plus touchés par cette baisse de mobilité qui concerne tous les motifs de déplacement.

Chiffres clés

4 ménages sur 5 disposent d'un véhicule motorisé

1h par jour passée à se déplacer

Voiture : 50% des parts modales de l'ensemble des déplacements

Le vieillissement de la population, l'usage croissant des nouvelles technologies de l'information et de la communication ou les difficultés économiques sont certainement des facteurs explicatifs qui traduisent une évolution des modes de vie pour laquelle la ville doit s'adapter. Les difficultés de déplacements (embouteillages, augmentation des temps de parcours, coûts...) incitent également très probablement à **moins se déplacer**.

Cette baisse de la mobilité individuelle a permis de **limiter la hausse du nombre de déplacements quotidiens** et ce, malgré la forte croissance démographique.

Si 4 ménages sur 5 disposent d'un véhicule motorisé, la part des ménages sans voiture continue sa baisse amorcée en 2013, passant de 20% à 23% en 2023. Les ménages toulousains représentent la grande majorité de ces ménages non motorisés.

Il existe une corrélation forte entre la possession d'un abonnement aux transports collectifs et la localisation à proximité du réseau structurant. Sont ainsi principalement titulaires d'un abonnement les toulousains, mais aussi les actifs, les étudiants et les retraités.

Enfin, le domaine des mobilités n'échappe pas à la montée en puissance de la **dimension servicielle** ; autopartage, covoiturage, vélo en libre-service... viennent ainsi répondre à de nouvelles attentes sociétales et contribuent à changer le rapport à la voiture individuelle.



Zoom sur la mobilité privée, un effet ciseau

Pour les ménages, le coût réel de l'usage d'une voiture est difficile à appréhender dans sa totalité : achat (et perte de valeur), assurance, entretien courant, réparations, carburant, stationnement, péages... En 2018, l'association Automobile Club estime qu'un kilomètre parcouru coûte aux automobilistes environ 0,6€. Parcourir 17 000 km (moyenne annuelle parcourue par les véhicules particuliers) coûte donc plus de 10 000 € par an. Dans les années à venir, le coût des déplacements motorisés devrait augmenter, à la faveur d'un renchérissement du coût d'usage de la voiture (carburant, entretien, assurance, stationnement, etc.). Ce constat, déjà amorcé avec l'envolée du prix du pétrole, s'explique, notamment, par la volonté affichée d'intégrer dans le prix des énergies fossiles le coût réel résultant de leur utilisation (dommages climatiques, impact sur la santé publique...) ainsi que les coûts de recherche et développement pour innover et trouver des solutions de déplacement moins polluantes.

Cette évolution aura un impact décuplé pour ceux qui auront de grandes distances à parcourir quotidiennement pour rallier leur lieu de travail. Or, les ménages s'établissant à distance de l'agglomération et des lieux d'emploi sont précisément guidés par la recherche d'un foncier et, souvent, d'un logement moins onéreux. Une précarisation de la situation financière de ces ménages est donc à craindre et à anticiper.

> Des pratiques et des solutions de mobilité qui diffèrent selon les territoires

Au sein de la grande agglomération toulousaine, le temps consacré quotidiennement aux déplacements est de l'ordre d'une heure et apparaît relativement constant et homogène entre les différents territoires. Un déplacement réalisé par un habitant du territoire¹ fait en moyenne cinq kilomètres et dure dix-neuf minutes.

Cette moyenne masque de grandes disparités :

- Selon les lieux de résidence : les habitants de Toulouse font des déplacements plus courts que ceux des périphéries.
- Selon les motifs de déplacements : 10 kilomètres en moyenne pour un déplacement domicile-travail, 4 kilomètres pour un déplacement domicile-achat... ce qui révèle des déplacements plus ou moins subis.
- Selon les modes utilisés : 7 kilomètres et 35 minutes en transports collectifs, 8 kilomètres et 17 minutes en voiture...

L'agglomération toulousaine est caractérisée par une très forte utilisation de la voiture particulière dans les déplacements quotidiens. Cependant, bien que concernant encore 49,5% des déplacements, la part modale de l'automobile a connu une baisse importante entre 2013 et 2023. Les transports collectifs sont globalement marqués par une stabilité de leur usage avec près de 14% des déplacements. Ce sont donc les modes actifs (marche à pied et vélo) qui ont été les bénéficiaires de cette inversion de tendance en assurant désormais 29% des déplacements pour la marche à pied et 5% des déplacements pour le vélo.

Néanmoins, ces parts modales globales masquent des **écarts importants selon les territoires**. A Toulouse, les déplacements en voiture ne concernent que 31% des déplacements tandis qu'ils représentent 64% des déplacements en 1^{ère} couronne et même

¹ Périmètre de l'Enquête Mobilités de 2023

74% en 2^{ème} couronne. Il est toutefois intéressant de noter que, peu importe le territoire considéré, la part modale de la voiture est en baisse partout.

De même, si l'usage des modes actifs est en augmentation partout, il existe de fortes différences entre les territoires. Les modes actifs représentent ainsi près de la moitié (45%) des déplacements des toulousains, leur part est de « seulement » 25% en 1^{ère} couronne et 16% en deuxième couronne.

> Des évolutions potentielles à accompagner

Au regard de l'Enquête Mobilités de 2023, les temps de parcours sont favorables à la voiture mais **le potentiel de report modal concernant les déplacements courts est important**, plus de la moitié des déplacements (54%) des habitants étant de moins de 3 km. L'usage de la voiture est en effet encore très fort sur ces déplacements courts (32% de l'ensemble des déplacements en voiture) et émet beaucoup de gaz à effet de serre (démarrage à froid, accélérations...).

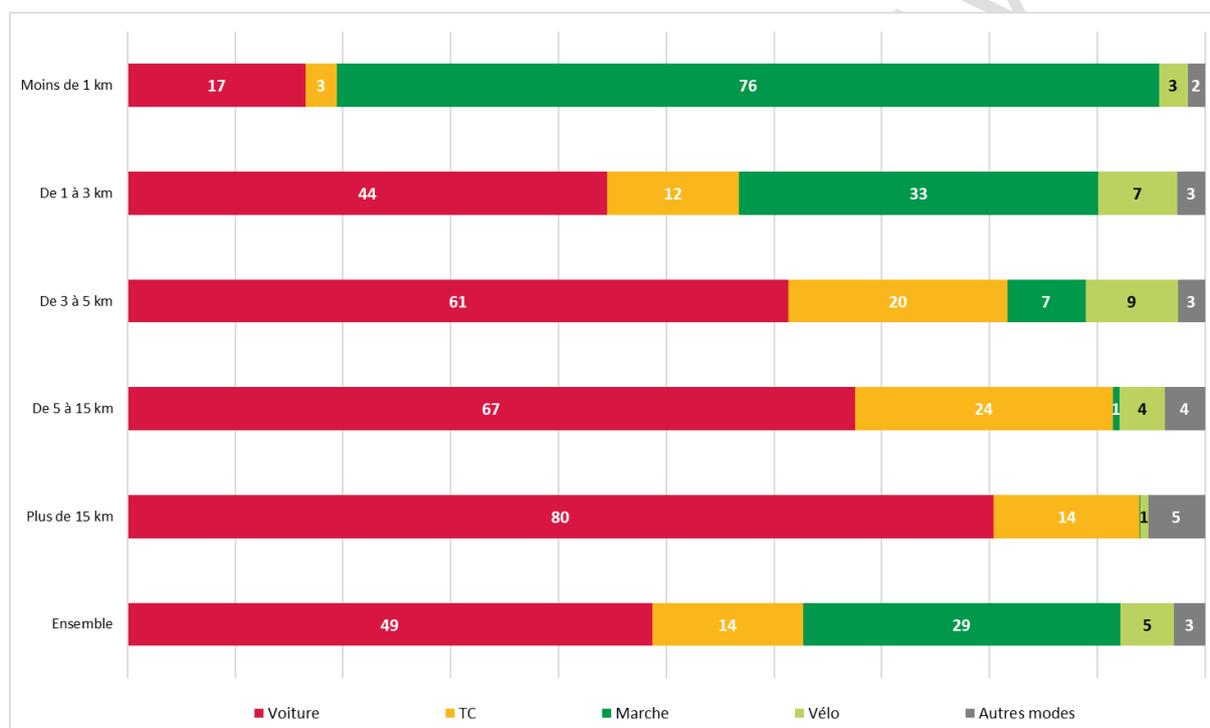


Fig. 108 : Parts modales selon les tranches de distance (en %)

Source : Tisséo Collectivités, Enquête Mobilités, 2023

Le report modal peut s'envisager sur le territoire en raison de plusieurs facteurs :

- L'évolution des comportements : la voiture perd peu à peu son statut d'objet emblématique. Les habitants changent de modes de transport en fonction de leurs besoins, de l'évolution de leurs modes de vie (familles recomposées, recherche d'optimisation des temps...). L'autosolisme (une seule personne par voiture) n'est plus la règle.
- L'agglomération toulousaine présente un tissu de PME et de grandes entreprises qui travaillent dans les domaines des mobilités de demain, des modes émergents et qui proposent dès aujourd'hui des solutions de déplacement innovantes, d'ailleurs en test sur le territoire (navette Easymiles), et qui seront peut-être le quotidien de demain.

- L'essor des outils numériques accompagne les nouvelles offres de mobilité, dont certaines n'existeraient pas sans ces supports (mise en réseau d'utilisateurs).
- Le développement du e-commerce, l'accès en ligne à des services toujours plus nombreux, le développement du télétravail participent à réduire les déplacements.

Le report modal vers les modes actifs est sans doute largement favorisé par :

- Le niveau et la diversité de l'offre d'équipement et de service accessible sans voiture (la ville des proximités) : autour du domicile, autour des lieux d'emplois, le long des itinéraires (dans les pôles d'échanges, dans les parkings relais...).
- La sécurité et le confort des aménagements sur les parcours piétons et cyclistes.

> Le stationnement : indispensable levier du report modal

En accompagnement d'une desserte en transports en commun de qualité, la **régulation des capacités de stationnement** est une autre clef du report modal.

Plus une personne accède à un stationnement facile à son lieu de destination, plus elle utilise sa voiture, même quand elle dispose d'autres modes de transport. L'exploitation de la dernière Enquête Mobilités (2023) montre que, globalement, l'agglomération est peu caractérisée par des difficultés de stationnement. En effet, 73% des ménages résidant sur le territoire de la grande agglomération toulousaine disposent d'au moins un garage, box ou place de stationnement privé liée au logement. Sur les lieux de travail, la tendance est la même : la grande majorité des habitants déclare ne pas avoir de problème de stationnement ; en effet, les pôles d'emploi consacrent une part non négligeable de leur foncier au stationnement. C'est principalement dans le centre-ville de Toulouse ainsi que dans les quartiers limitrophes (Empalot – Demoiselles, Saint-Cyprien – Bagatelle, Minimes – Sept Deniers et Marengo – Argoulets – Guilhemery que les difficultés de stationnement sont déclarées les plus importantes. Il s'agit de pôles majeurs en termes de flux, aujourd'hui inscrits dans un maillage de transports collectifs performants mais eux-mêmes arrivant à saturation.

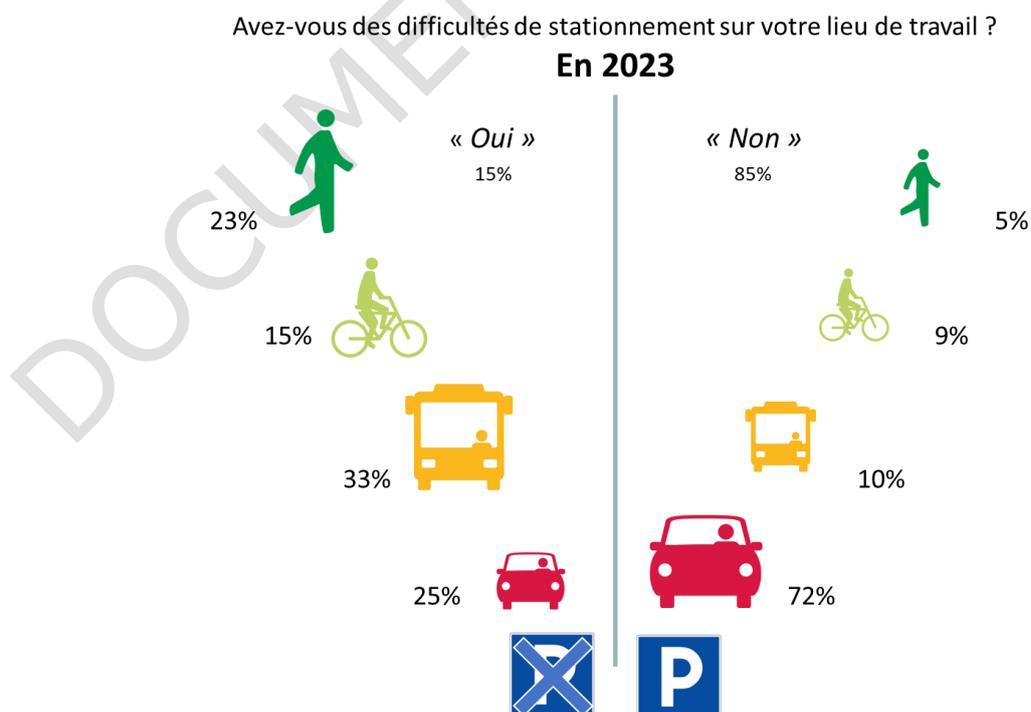


Fig. 109 : Enquête relative au stationnement sur le lieu de travail

Source : Tisséo Collectivités, Enquête Mobilités, 2023

> L'entreprise, nouvel acteur de la mobilité

La mobilité liée au travail est déterminante dans les phénomènes de congestion en raison du nombre de déplacements, de la concentration des zones d'emploi et des heures de pointe. A noter que les durées et distances parcourues pour le motif travail s'allongent légèrement.

Face à ces constats, de nombreux leviers d'action (communication, dispositifs d'incitation, aménagement du site, organisation du travail) sont à disposition des entreprises pour influencer les déplacements de leurs salariés.

Le stationnement constitue ainsi un **fort effet de levier** sur les pratiques modales des salariés. Or, cette question revêt également un intérêt foncier, pour des entreprises qui se développent et cherchent à récupérer des capacités foncières. A titre d'exemple, les espaces liés au stationnement représentent ainsi **entre 35% et 40% du foncier des zones** du Chapitre et de Basso Cambo 1, deux zones aux vocations et aux périodes d'aménagement pourtant différentes.

Le **fonctionnement des zones économiques** conditionne aussi les déplacements. Ainsi l'offre de services mutualisés (conciergerie, restauration, loisirs...) participe à une réduction des déplacements et favorise les modes actifs. A l'inverse, la conception de zones monofonctionnelles, non insérées dans leur environnement urbain, conçues uniquement **pour la voiture** nuit au report vers d'autres modes de déplacement.

Certaines démarches n'appellent pas un positionnement de la part des documents de planification mais peuvent être lourdes de conséquences, à l'image de la recherche de plus en plus fréquente de désynchronisation des plages horaires par les entreprises afin de limiter les déplacements pendant les périodes d'hyperpointe.

A noter également que **l'évolution du travail** est en cours (télétravail) et doit rester un élément de mise en perspective, tant les modes d'organisation du travail peuvent impacter l'aménagement du territoire. Cette évolution du travail impacte le fonctionnement des individus mais également celui du territoire (congestion, vie des bourgs, accueil de l'offre économique sur le territoire...). Elle pourrait distendre le lien domicile-travail. Elle s'inscrit en écho avec le **calendrier de déploiement du très haut débit** à l'échelle métropolitaine et départementale, engagée par les opérateurs de téléphonie et par Fibre 31, via une délégation de service public de la part du Département. Cette évolution constitue une opportunité pour beaucoup d'entreprises, principalement dans les domaines des services, des banques assurances, de l'industrie manufacturière, et surtout au sein des entreprises de plus de 250 salariés.

La dotation du territoire en tiers lieux et autres espaces de coworking, télécentres... est loin d'être une réflexion anodine pour permettre le déploiement d'un réseau coordonné et lisible d'espaces aptes à répondre aux sollicitations d'entreprises d'envergure.



Zoom sur les plans de mobilité des entreprises

Depuis la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019, les entreprises de plus de 50 salariés sur un même site (et où sont constituées des sections syndicales) ont l'obligation de mener des négociations annuelles sur la qualité de vie au travail comprenant un volet sur l'amélioration de la mobilité des salariés. Les entreprises n'ayant pas trouvé d'accord sur la mobilité de leurs salariés dans le cadre des négociations annuelles ont l'obligation de réaliser un Plan de Mobilité Employeur (PDME). À une échelle plus large, les entreprises situées sur une zone d'activités peuvent mutualiser leur démarche sous la forme d'un Plan de Mobilité Employeurs inter-entreprises (PDMIE).

Le Plan de Mobilité Employeur est un ensemble de mesures, dont l'objectif est d'optimiser tous les déplacements générés par l'activité d'une entreprise. Il peut comporter des mesures portant sur l'organisation du travail (télétravail, flexibilité horaires), les solutions de déplacements alternatives à l'automobile (transports collectifs, modes actifs, covoiturage, autopartage), la communication et les livraisons. Depuis plus de 20 ans, les conseillers en mobilité de Tisséo Collectivités accompagnent les entreprises s'engageant dans une démarche d'élaboration d'un Plan de Mobilité Employeurs.

Tisséo Collectivités accompagnent les entreprises et administrations. Au 31 décembre 2022, **333 démarches** ont été engagées par des entreprises de l'agglomération, regroupant plus de 253 000 salariés. Parmi ces démarches, 20 concernent des plans de mobilité inter-entreprises et un plan de mobilité inter-administration, pour 121 000 salariés. 60% des démarches portent sur des entreprises de tailles intermédiaires, comptant entre 100 et 1 000 salariés.

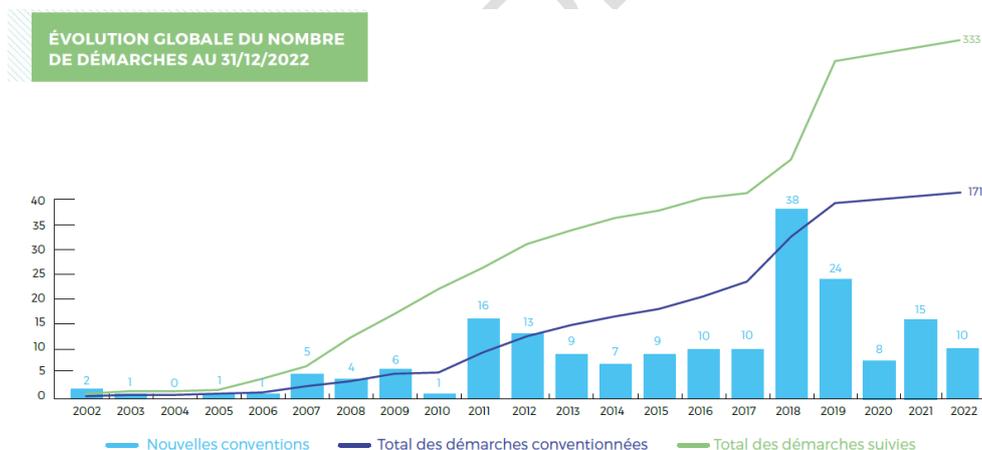


Fig. 110 : Evolution du nombre d'entreprises ayant engagé une démarche de plan de mobilité

Source : Tisséo Collectivités, Observatoire des Plans de Mobilité, situation 2022

A noter qu'à l'échelle de la **plateforme aéronautique et aéroportuaire**, le projet COMMUTE, expérimentation de 3 ans financée par l'Union européenne, a permis de tester un système de gestion collaborative public/privé de la mobilité urbaine avec l'ensemble des acteurs du secteur afin de décongestionner le trafic autour de cette zone. Il a associé, à ce titre, Toulouse Métropole et Tisséo Collectivités aux principaux acteurs économiques : Airbus, ATR, l'aéroport Toulouse Blagnac, Safran, Sopra Steria, Afnor ainsi que le club d'entreprises « Réussir ». Les résultats estimés à la fin de cette expérimentation (décembre 2020), et qui s'est donc déroulée en partie dans le contexte sanitaire particulier lié à la covid-19 favorisant largement le télétravail, ont montré un recul de l'utilisation de la voiture individuelle, au bénéfice, notamment, de l'usage du vélo et du covoiturage et ainsi entraîné un évitement de 90 000 km de voiture et 17 tonnes de gaz à effet de serre évités par jour. La concentration spatiale d'entreprises dans des pôles d'emplois est une réelle opportunité de réaliser des Plans de Mobilité Inter-Entreprises à l'image de COMMUTE.

2.4. Le fort impact environnemental des déplacements

> Les transports, premier secteur émetteur de gaz à effet de serre

Les transports représentent le premier secteur d'émissions de gaz à effet de serre en France. Ce constat est d'autant plus vrai dans l'agglomération toulousaine qui présente un développement urbain très étalé et peu dense en périphérie, ce qui favorise un usage important de la voiture, qui fonctionne majoritairement avec une énergie issue des produits pétroliers et donc source d'émissions de gaz à effet de serre.

Chiffres clés

49% des déplacements réalisés en voiture

Mais 85% des émissions de gaz à effet de serre

Déplacements liés au travail : 49% des émissions de gaz à effet de serre générés par ces déplacements

Or, les déplacements en voiture sont responsables de 85% des émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité. A titre de comparaison, les déplacements en transports collectifs ne sont responsables que de 10% de ces mêmes émissions (pour 14% de la part des déplacements). Il faut noter qu'ils bénéficient d'un renouvellement de flotte au profit d'une carburation privilégiant le gaz naturel et l'électricité.

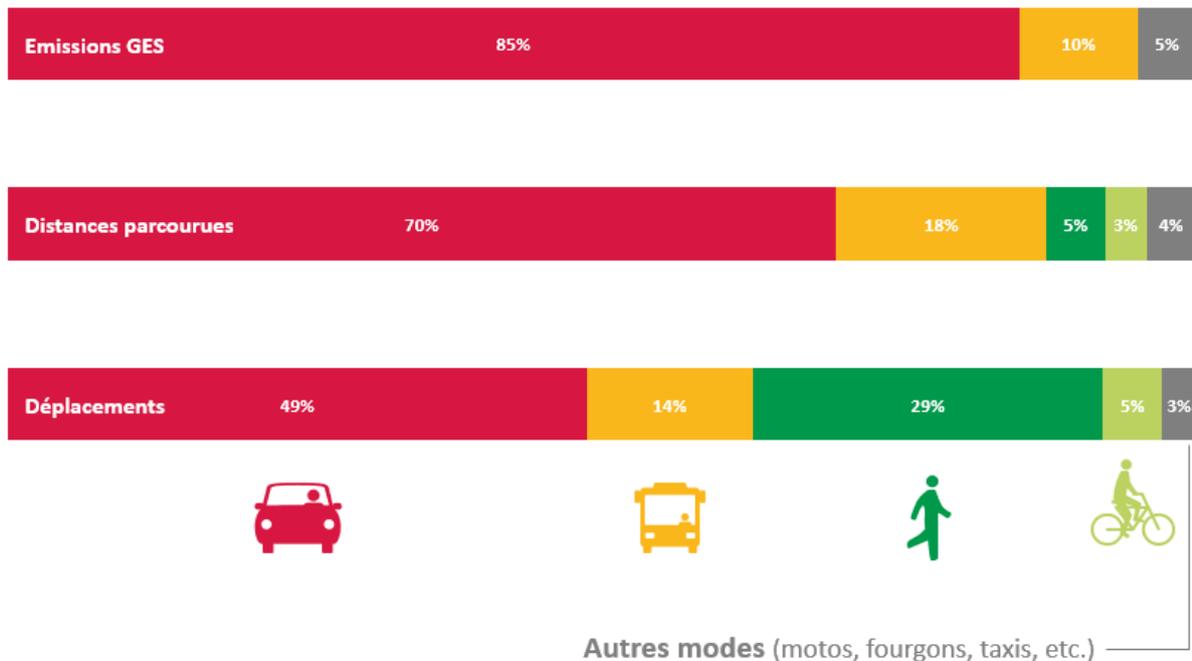


Fig. 111 : Poids des modes dans les déplacements, distances parcourues et émissions de gaz à effet de serre

Source : Tisséo Collectivités, Enquête Mobilités, 2023

En effet, si 1 déplacements sur 2 fait moins de 3 km, c'est pourtant près d'un tiers d'entre eux qui sont réalisés en voiture. Ces petits trajets en voiture s'avèrent particulièrement émetteurs (moteur à froid, accélération...) et génèrent à eux seuls 9% des émissions de gaz à effet de serre liés aux déplacements sur le territoire.

Les déplacements liés au travail, plus longs et largement effectués en voiture, génèrent 40% des kilomètres parcourus dans l'agglomération et ont ainsi une contribution importante aux émissions de gaz à effet de serre en matière de mobilité (49%).

Enfin, il est à noter que **les émissions individuelles augmentent lorsque l'on s'éloigne du centre de l'agglomération**, en lien avec la distance moyenne parcourue et les modes utilisés. Les territoires les plus denses et les mieux équipés favorisent les déplacements de courtes distances et l'usage des modes moins émetteurs de gaz à effet de serre.

Ainsi, 56% des émissions de gaz à effet de serre sont liées aux habitants de la 1^{ère} couronne qui représentent 44% de l'ensemble des habitants de la grande agglomération. Ce territoire présente ainsi **des enjeux de report modal particulièrement importants dans l'objectif de limiter les émissions de gaz à effet de serre**.

A l'inverse, la part de gaz à effet de serre émise par un habitant du Toulouse pour sa mobilité est deux fois moins élevée que celle constatée en périurbain, en raison d'un usage de la voiture moins important à Toulouse.

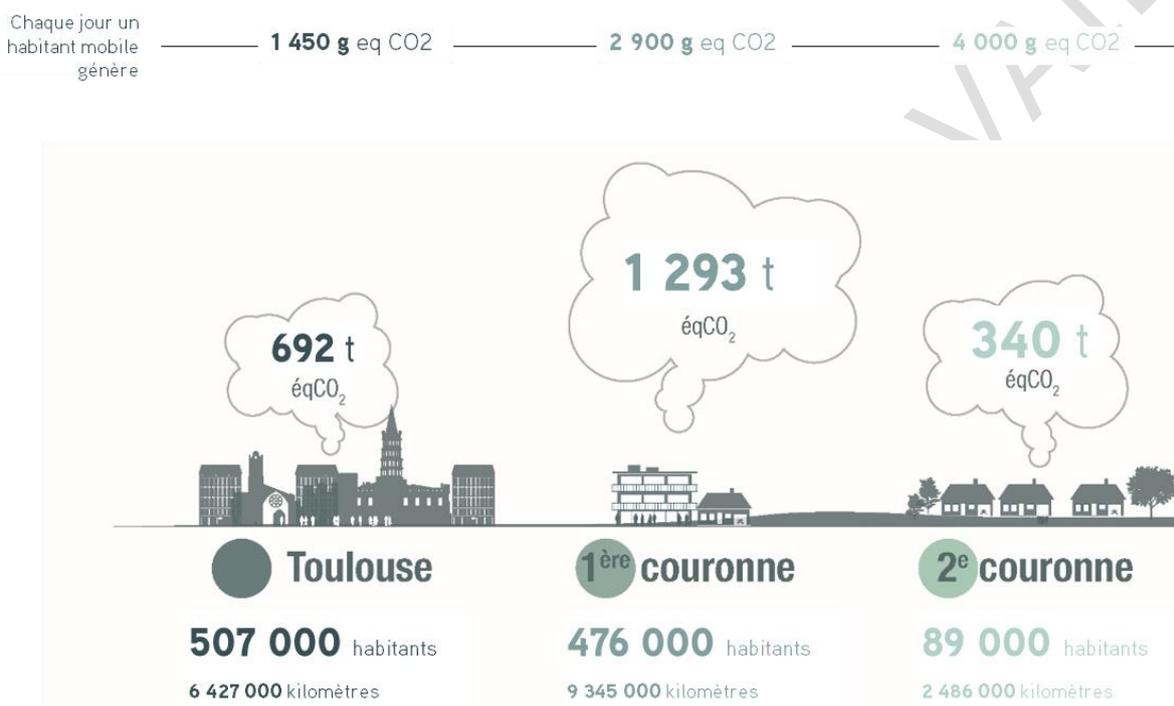


Fig. 112 : Répartition des émissions de gaz à effet de serre au sein de la grande agglomération toulousaine

Source : Tisséo Collectivités, Enquête Mobilités, 2023

> Au-delà des gaz à effet de serre, d'autres nuisances pour les habitants

Les transports sont également générateurs d'émissions de **polluants atmosphériques** (notamment oxydes d'azote et particules fines) liées à l'utilisation des véhicules, à l'usage des équipements... Ces polluants exposent potentiellement 8 000 à 18 000 habitants de l'agglomération à des risques sanitaires sur leur lieu de résidence.

Par ailleurs, les habitants sont aussi impactés par les bruits générés par les déplacements. Il a notamment été démontré que les **nuisances sonores** ont un impact sanitaire sur l'organisme humain. A l'échelle de la grande agglomération toulousaine, 1 086 km de voies routières et ferrées sont classés bruyantes, dont 24% occasionnant de très fortes nuisances sonores.

Les quatre plans d'exposition au bruit liés au **trafic aérien** couvrent quant à eux une superficie de 11 366 hectares sur le territoire, dont près de 65% de surfaces urbanisées où l'urbanisation doit être maîtrisée. A titre d'exemple, plus de 20 000 logements sont concernés par le périmètre du plan de gêne sonore en vigueur autour de l'aéroport Toulouse-Blagnac.

Les infrastructures routières, souvent bitumées et imperméables, participent également aux phénomènes d'îlots de chaleur urbains observés dans certains secteurs du territoire. Cette imperméabilisation, conséquente sur le territoire, est également susceptible d'impacter le ruissellement des eaux pluviales.

> Une emprise au sol et une fragmentation des espaces de biodiversité renforcées par les réseaux de déplacement

Les infrastructures de déplacement (routes, autoroutes, voies ferrées...), outre leur emprise foncière significative, constituent des obstacles aux continuités écologiques. Elles fragilisent ainsi le fonctionnement écologique des espaces de biodiversité qui ont besoin de former un ensemble cohérent et connecté. Ces obstacles sont susceptibles d'être renforcés par l'augmentation du trafic attendue au sein de la grande agglomération et par le fort dynamisme de l'agglomération. L'extension du tissu urbanisé s'accompagne d'un maillage de plus en plus dense et complexe de voies routières et, dans une moindre mesure, ferrées. Facilitant l'accessibilité au territoire, elles contribuent néanmoins à le fractionner, et à favoriser l'étalement urbain et la dispersion du bâti le long des axes, constituant autant d'obstacles aux continuités écologiques.

Si les infrastructures représentent souvent une discontinuité, elles peuvent aussi s'apparenter à un corridor linéaire, parallèle aux ouvrages (alignements boisés, dépendances vertes situées le long des infrastructures...). L'empreinte des déplacements sur l'environnement peut alors s'avérer positive en créant de nouvelles liaisons écologiques.

Le projet des cinq grands parcs toulousains, dont les trames vertes et bleues pourront constituer un support pour les mobilités actives, en est un exemple emblématique. Ce projet a été lancé pour offrir aux habitants un accès privilégié à la nature. Au-delà de l'aspect nature et continuités écologiques, l'un des autres objectifs du projet est de développer des parcours cyclistes et piétons, qualitatifs et continus, particulièrement propices à la promenade et aux pratiques sportives, tout en valorisant des espaces naturels et patrimoniaux remarquables.

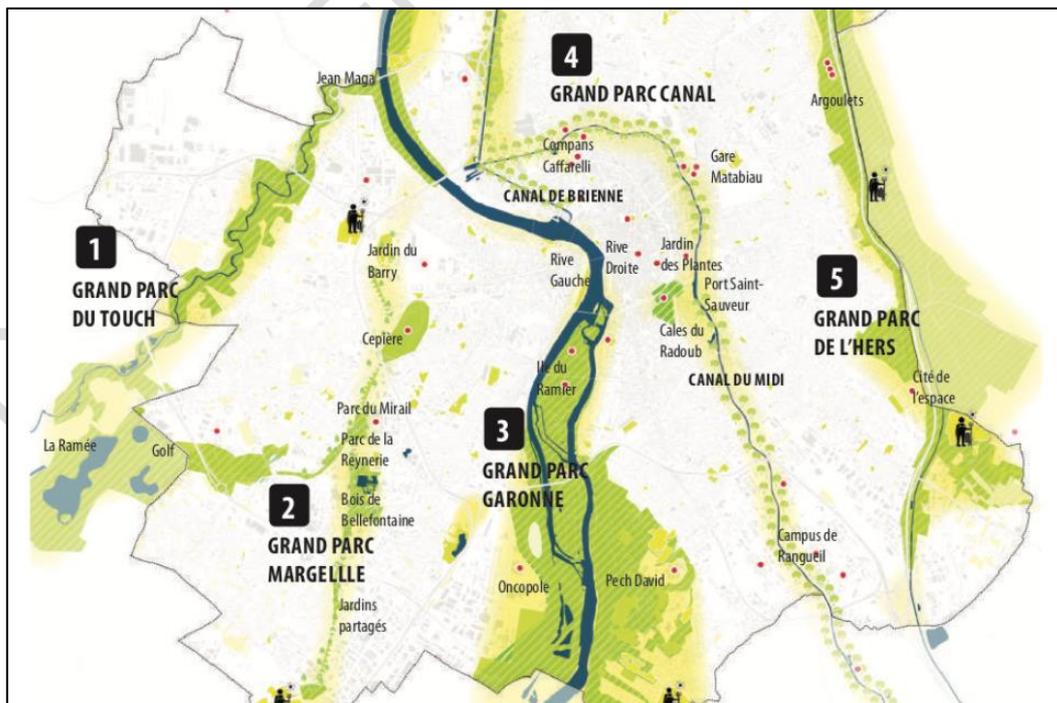


Fig. 113 : Les cinq grands parcs toulousains

Source : Toulouse Métropole

Enfin, l'insertion ou la requalification d'une infrastructure, l'impact de la circulation qu'elle va supporter, sont susceptibles d'entraîner des conséquences plus ou moins dommageables selon les dispositions paysagères et/ou patrimoniales prises en compte pour la valorisation, ou du moins la non-dégradation, des sites.

> **Nouvelles mobilités : un modèle économique à anticiper**

Au cours des dernières années, de nombreuses mesures et événements (fin programmée des moteurs thermiques dans les voitures neuves à partir de 2035, mise en service progressive de la Zone à Faibles Émissions (ZFE), aides à la conversion) ont eu un impact significatif sur le parc roulant de véhicules de l'agglomération toulousaine.

Si le volume du parc automobile constitué d'un peu moins de 600 000 véhicules particuliers, reste stable au regard de l'évolution démographique, c'est sa composition qui s'est sensiblement modifiée. Parmi les évolutions significatives, on peut noter un basculement du rapport Diesel / Essence ainsi qu'une amélioration de la classe environnementale des véhicules. En effet, depuis 2018, le nombre de voitures neuves essence vendues est plus important que le nombre de voiture diesel. Sur la même période, on note une augmentation des ventes de véhicules à énergie hybride et électrique.

Au 1^{er} janvier 2022, le parc automobile de l'agglomération toulousaine compte 51% de véhicules diesel, 45% de véhicules essence, 0,5% de véhicules roulant au gaz, 1% d'hybrides rechargeables, et 1,4% de véhicules électriques. Ces derniers prennent une place de plus en plus importante dans le parc puisque leur part est passée de 0,01% en 2012 à 1,4% en 2022.

Sur les territoires de la grande agglomération toulousaine où les habitants n'ont pas d'autre choix que d'utiliser leur voiture pour se déplacer, existe ainsi une **opportunité de développer en priorité les bornes de recharge électrique**, en parallèle de la promotion de l'autopartage et du covoiturage. Plusieurs collectivités se partagent la compétence d'implantation des infrastructures de recharge pour Véhicules Électriques :

- Toulouse Métropole, sur son périmètre.
- Le Syndicat d'Électrification de la Haute-Garonne (SDEHG) dans les communes membres du Muretain Agglo, du Sicoval, du Grand Ouest Toulousain et des Coteaux Bellevue (à l'exception des 18 mentionnées ci-après qui ne lui ont pas transféré la compétence).
- Dix-huit communes exercent elles-mêmes la compétence : Ayguesvives, Belbèze-de-Lauragais, Clermont-le-Fort, Deyme, Donneville, Espanès, Goyrans, Labastide-Beauvoir, Labastide-Saint-Sernin, Lauzerville, Lévigac, Montbrun-Lauragais, Montgiscard, Muret, Odars, Portet-sur-Garonne, Pouze et Varennes.

Grâce au déploiement effectué par le SDEHG et par Toulouse Métropole, notamment, le territoire est couvert, en 2023, par **plus de 420 points de recharge**, dont 60 points de charge rapide. Par ailleurs, Tisséo Collectivité développe également un service de recharge électrique dans les parcs-relais situés aux terminus des deux lignes de métro (Balma-Gramont, Basso Cambo, Borderouge et Ramonville). 24 points de charge normaux, 2 points rapides de recharge et 4 points ultra-rapides de recharge seront ainsi installés à terme.

Les **bornes de recharge** recensées sur le territoire sont localisées sur différents espaces : parkings, espaces publics, hôtels, commerces, concessionnaires et garages automobiles, entreprises, chez les particuliers...

A noter qu'un **schéma directeur de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public** (SDIRVE) à l'échelle de la région Occitanie est en cours d'élaboration. Celui-ci fixe des objectifs d'installation de points de recharge électrique aux horizons 2023, 2025 et 2028. A terme, le SRIVE prévoit, à l'échelle du ressort territorial, la création de près de 5 500 bornes supplémentaires à l'échelle de la grande agglomération toulousaine.

2.5. Enjeux

> Organisation d'une cohérence forte habitat / emploi / mobilité au regard des temps de déplacement

> Développement des modes actifs

Optimisation des conditions d'usage du vélo pour un report modal « massif »

Amélioration de la marchabilité des territoires

> Renforcement des transports en commun et de l'intermodalité

> Incitation des usagers du territoire à moins d'autosolisme

Accompagnement des habitants dans l'évolution de leurs pratiques

> Réduction de l'empreinte environnementale et sanitaire de la mobilité

> Renforcement du dialogue entre les partenaires qui planifient l'aménagement et les mobilités, sur le modèle urbain notamment

3. Un foncier à préserver

Au cours de la dernière décennie, 24 000 hectares d'espaces ont été soustraits en moyenne¹, à l'échelle nationale, aux espaces naturels et agricoles, soit près de 5 terrains de football par heure. Ce chiffre résume à lui seul les pressions qu'exercent les développements urbains sur les espaces agro-naturels.

La lutte contre la consommation excessive des espaces naturels et agricoles trouve ses origines au début des années 1980, dans les premières lois de décentralisation. Ainsi, les articles L. 101-1 et L. 101-2 du Code de l'Urbanisme énoncent : « le territoire français est le patrimoine commun de la nation [...] ». « Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants : [...] Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ». « Elles harmonisent leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace dans le respect réciproque de leur autonomie ».



Zoom sur un cadre normatif en constante évolution

La prise en compte de la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers n'a cessé de s'accroître pour devenir un objectif prioritaire des dernières lois en matière d'urbanisme.

La loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages de 2016 a inscrit l'objectif de réduire à zéro la perte nette de biodiversité. Le Plan biodiversité du 4 juillet 2018 vise ainsi à renforcer l'action de la France pour la préservation de la biodiversité et à mobiliser des leviers pour la restaurer lorsqu'elle est dégradée. Dans ce cadre, l'objectif de « **zéro artificialisation nette** » est apparu pour la première fois.

La loi Climat et Résilience, promulguée en août 2021, indique un objectif de **division par deux du rythme d'artificialisation des sols sur les dix années suivant la promulgation de la loi** par rapport à la décennie antérieure. Une déclinaison de cet objectif est par ailleurs envisagée via les documents de planification régionaux mais aussi via les documents communaux et intercommunaux.

Le **20 juillet 2023**, la loi dite « ZAN » a été promulguée afin de faciliter la mise en œuvre de ces objectifs et de renforcer l'accompagnement des élus locaux. Celle-ci a notamment instauré **un forfait national** de 12 500 hectares pour les projets d'envergure nationale ou européenne (projets industriels d'intérêt majeur, construction de lignes à grande vitesse, de prisons, futurs réacteurs nucléaires...) mais aussi une "**garantie communale**" d'un hectare au profit des communes, garantie pouvant être mutualisée à l'échelle intercommunale.

Le **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Occitanie 2040**, adopté en Assemblée plénière le 30 juin 2022, définit dès lors un objectif de neutralité foncière à l'échelle régionale à l'horizon 2040 ainsi qu'une trajectoire phasée de réduction du rythme de consommation des sols par l'optimisation des potentiels au sein des espaces urbanisés (reconquête des friches urbaines, comblement des dents creuses, résorption de la vacance des logements, réinvestissement du bâti existant...). Véritable document de planification régionale, il s'applique aux documents de rang « inférieur », qui doivent être compatibles avec ses orientations.

¹ Source : CEREMA, Portail de l'artificialisation des sols, 2011-2021

3.1. Un territoire encore largement couvert par des espaces agro-naturels

Bien qu'accueillant plus d'un million d'habitants et 500 000 emplois, la grande agglomération toulousaine demeure un territoire où les espaces agro-naturels dominent. Ils couvrent, en effet, 6 hectares sur 10.

Toulouse Métropole, dont le cœur est fortement urbanisé autour de la commune de Toulouse et des communes de première couronne, constitue l'intercommunalité la plus artificialisée du territoire de la grande agglomération toulousaine. Toutefois, par la diversité des espaces qui composent ses trente-sept communes, l'intercommunalité possède encore de vastes espaces agricoles et naturels qui ceinturent cette partie plus urbaine.

Les quatre autres intercommunalités, composées majoritairement de communes périurbaines et rurales qui se rencontrent en deuxième et troisième couronnes, disposent d'une forte couverture en espaces agro-naturels, sur près des trois quarts de leur territoire.

Chiffres clés (en 2022)

72 655 ha d'espaces agro-naturels (60% de la superficie du territoire)

47% d'espaces agricoles

12% d'espaces naturels

47 477 ha d'espaces urbanisés (40% de la superficie du territoire)

9% d'espaces bâtis

9% d'espaces non bâtis

26% d'espaces végétalisés

Typologie d'espaces ¹	Coteaux Bellevue	Grand Ouest Toulousain	Muretain Agglo	Sicoval	Toulouse Métropole	Grande agglomération toulousaine
Espaces agro-naturels	3 225	8 869	23 021	18 752	18 787	72 655
<i>Dont espaces agricoles</i>	2 352	6 492	18 025	16 063	13 183	56 116
<i>Dont espaces naturels</i>	863	2 280	4 253	2 516	4 696	14 609
<i>Dont surfaces en eau</i>	10	97	742	173	908	1 930
Espaces urbanisés	1 594	3 154	9 117	6 273	27 339	47 477
<i>Dont espaces bâtis²</i>	305	641	1 755	1 038	7 512	11 251
<i>Dont espaces non bâtis³</i>	256	516	1 838	1 156	7 436	11 203
<i>Dont espaces végétalisés⁴</i>	1 032	1 998	5 524	4 078	12 392	25 024

Fig. 114 : Occupation des sols par typologie d'espaces au sein de la grande agglomération toulousaine et de ses intercommunalités en 2022 (en hectares)

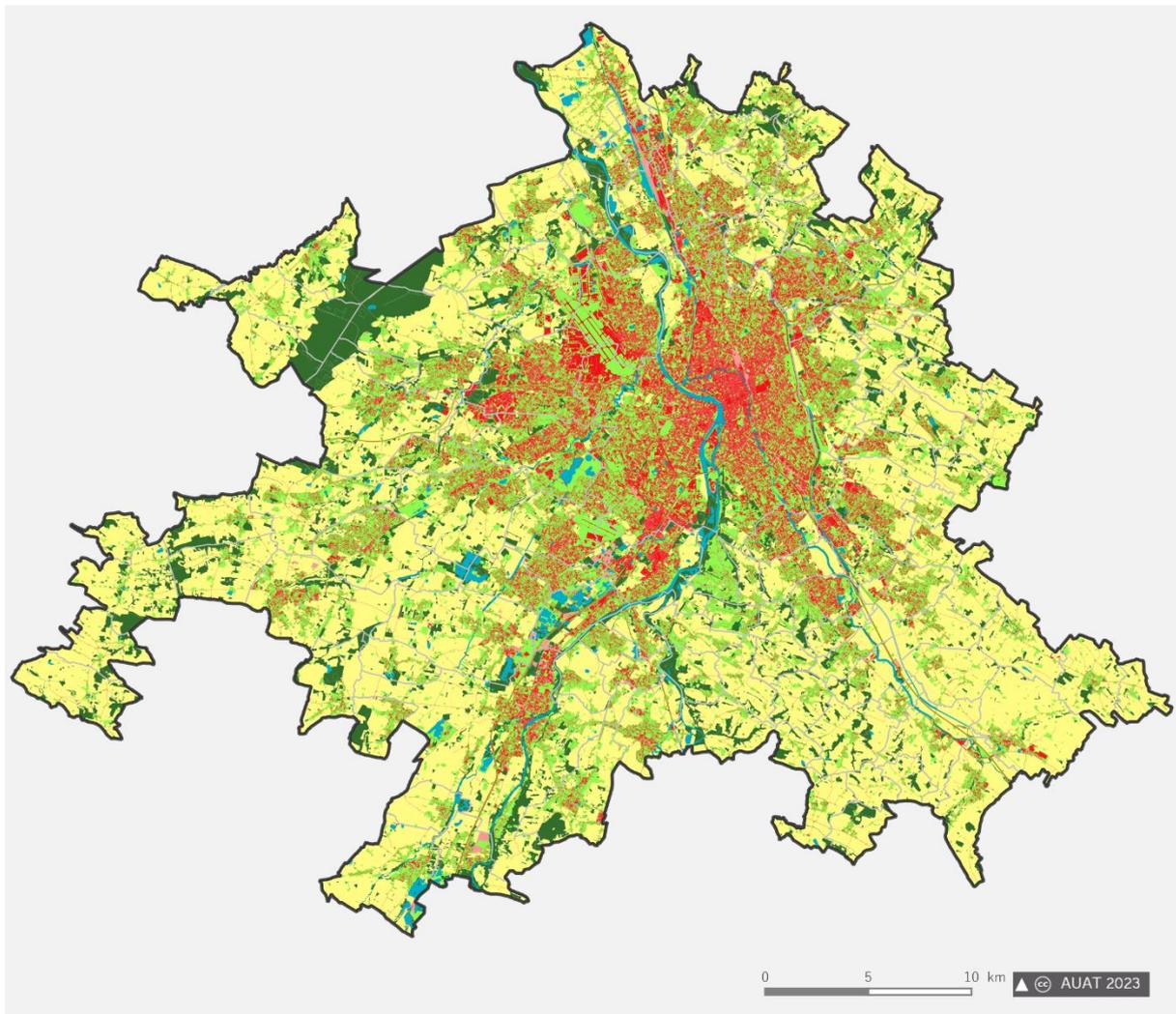
Source : OCS GE 2022, AUAT

¹ Source : Utilisation de l'OCS GE à l'échelle locale – Fiche 2 (AUAT/DDT31) <https://www.aua-toulouse.org/wp-content/uploads/2024/01/OCS-GE-Identifier-les-ENAF-fiche-2.pdf>

² Espace urbanisé bâti : Espace urbanisé possédant une couverture bâtie (bâtiments...).

³ Espace urbanisé non bâti : Espace urbanisé possédant une couverture imperméable (parkings, routes...) ou perméable non végétalisé (chantiers, sols nus...).

⁴ Espace urbanisé végétalisé : Espace urbanisé possédant une couverture végétalisée (arbres, pelouses, jardins...).



Espaces urbanisés

- Espaces bâtis
- Espaces non bâtis
- Espaces végétalisés

Espaces agro-naturels

- Espaces agricoles
- Espaces naturels
- Surfaces en eau

Fig. 115 : Occupation des sols de la grande agglomération toulousaine en 2022

Source : OCS GE 2022, AUAT



Zoom sur l'Occupation des Sols à Grande Echelle (OCS GE)

Un important panel de sources est mis à disposition pour apprécier l'occupation des sols et suivre ses évolutions. Pour autant, cette observation sur le territoire du SCoT de la grande agglomération toulousaine s'appuie sur une analyse des données de l'Occupation des Sols à Grande Echelle¹ (OCS GE) issues de photographies aériennes produites par l'Institut Géographique National (IGN).

L'OCS GE IGN est utilisée historiquement sur l'ancienne région Midi-Pyrénées (8 départements). Cette dernière fut en effet région-pilote pour le développement de cet outil d'observation en 2015.

En outre, cette base de données cartographique vectorielle est, depuis 2022, en cours de développement à l'échelle nationale et doit devenir, d'ici à 2024, le référentiel constituant le socle national pour l'élaboration des indicateurs de suivi en matière d'artificialisation, tel que voulu par le législateur dans les documents d'urbanisme (cf. Portail national de l'artificialisation des sols). Les données seront réactualisées tous les trois ans pour un suivi régulier de l'ensemble du territoire métropolitain et des départements d'outre-mer.

Conscient de l'intérêt de cette donnée, le SMEAT a prévu en 2022 d'acquérir et de s'appuyer sur cinq millésimes d'OCS GE (2009, 2013, 2016, 2019 et 2022) pour effectuer l'analyse de l'occupation du sol et le suivi de la consommation d'espace et de l'artificialisation des sols. A noter que le millésime 2022 a été mis en production à l'automne 2023.

Contrairement à la génération actuelle de l'OCS GE, la future fait appel à des procédés d'intelligence artificielle.

Ainsi, l'emploi de l'OCS GE apparaît à ce jour opportun au vu de son déploiement au niveau national et de son utilisation dans le cadre du suivi de l'artificialisation des sols. Homogène à l'échelle du territoire, cette donnée, même ancienne, par la finesse des informations délivrées, permet de dresser un état des lieux, un « T0 » pour de futures observations.

¹ Source : Utilisation de l'OCS GE à l'échelle locale - Genèse et pratiques (AUAT/DDT31)
<https://www.aua-toulouse.org/wp-content/uploads/2024/01/OCS-GE-Genese-et-usages.pdf>



Zoom sur les notions liées à la consommation d'espace¹

La mise en place d'un vocabulaire commun apparaît comme un préalable nécessaire à la compréhension de ce qu'entend le législateur par « analyse de **la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers** » (ENAF) telle qu'elle est inscrite à l'article L. 122-1-2 du Code de l'Urbanisme. La loi Climat et Résilience du 22 août 2021 précise la définition de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers comme « **la création ou l'extension effective d'espaces urbanisés sur un territoire concerné** ».

Occupation des sols : Il s'agit de la couverture physique du territoire à un instant donné. Celle-ci évolue dans le temps, différents processus naturels et/ou anthropiques pouvant la modifier.

Consommation d'espace : Elle fait référence, à l'échelle du territoire, aux flux observés, c'est-à-dire aux échanges, entre les différents types d'espaces (exemple : espace naturel ou agricole vers espace urbanisé). Ces flux doivent être observés sur la base de situations distinctes afin de faire ressortir des évolutions dans l'occupation des sols. Ceci impose la prise en compte de dates d'observation du territoire différentes.

Espaces urbanisés : Il s'agit des espaces non naturels, agricoles et forestiers de sorte que toute construction en son sein ne génère pas de consommation d'ENAF.

Espaces agricoles (selon CORU²/DGALN³) : Il s'agit d'espaces à usage ou vocation agricole, au sens d'une production réelle ou potentielle. Les espaces agricoles comprennent ainsi les terres arables, vergers, vignes, prairies, estives, serres souples, bassins de pisciculture, mais également les jachères. Ils ne comprennent pas en revanche les retenues collinaires. Le bâti agricole et les serres en dur ont été intégrées dans cette classification, suite aux travaux de la Direction Général de l'Aménagement, du Logement et de la Nature (DGALN) en 2022.

Espaces naturels (selon CORU/DGALN) : Les espaces naturels regroupent tous les espaces non urbanisés et non agricoles. Ils comprennent les formations arborées et arbustives, les surfaces en eau (fleuves et rivières, retenues collinaires) et tous les autres espaces naturels sans usage économique (landes, sols nus, etc.). Avec cette approche, les espaces forestiers sont inclus dans les espaces naturels. Les secteurs à usage d'activité d'extraction font également partie de cette classification, suite aux travaux de la DGALN en 2022.

¹ Source : Utilisation de l'OCS GE à l'échelle locale – Fiche 1 (AUAT/DDT31) <https://www.aua-toulouse.org/wp-content/uploads/2024/01/OCS-GE-Definitions-fiche1.pdf>

² CORU : Définition provenant des travaux du Comité des Utilisateurs Régionaux de l'OCSGE (DREAL, DDT, CEREMA, Agences d'urbanisme...) en 2015 : https://www.picto-occitanie.fr/accueil/thematiques/occupation_du_sol/comite_regional_des_utilisateurs_de_locs_ge

³ DGALN : Reclassement d'objet dans d'autres types d'espace suite aux travaux de la Direction Général de l'Aménagement, du Logement et de la Nature (DGALN) présentés à la FNAU au second semestre 2022 : <https://www.fnau.org/fr/publication/avis-fnau-n10-zan-les-outils-de-mesure-enjeux-limites-et-perspectives>

> Des espaces agricoles majoritaires sur le territoire

Les espaces agricoles¹ occupent une place majeure au sein de la grande agglomération toulousaine. Ils représentent près des trois-quarts des espaces agro-naturels du territoire et près de la moitié de sa superficie totale. C'est au sein du Sicoval qu'ils sont les plus représentés avec les deux tiers de son territoire couverts principalement par des espaces de grandes cultures.

Les espaces agricoles restent présents même dans les territoires les plus urbains, en franges de l'urbanisation (exemple sur la commune de Toulouse avec le domaine de Candie, les coteaux de Pouvoirville, Paléficat...).

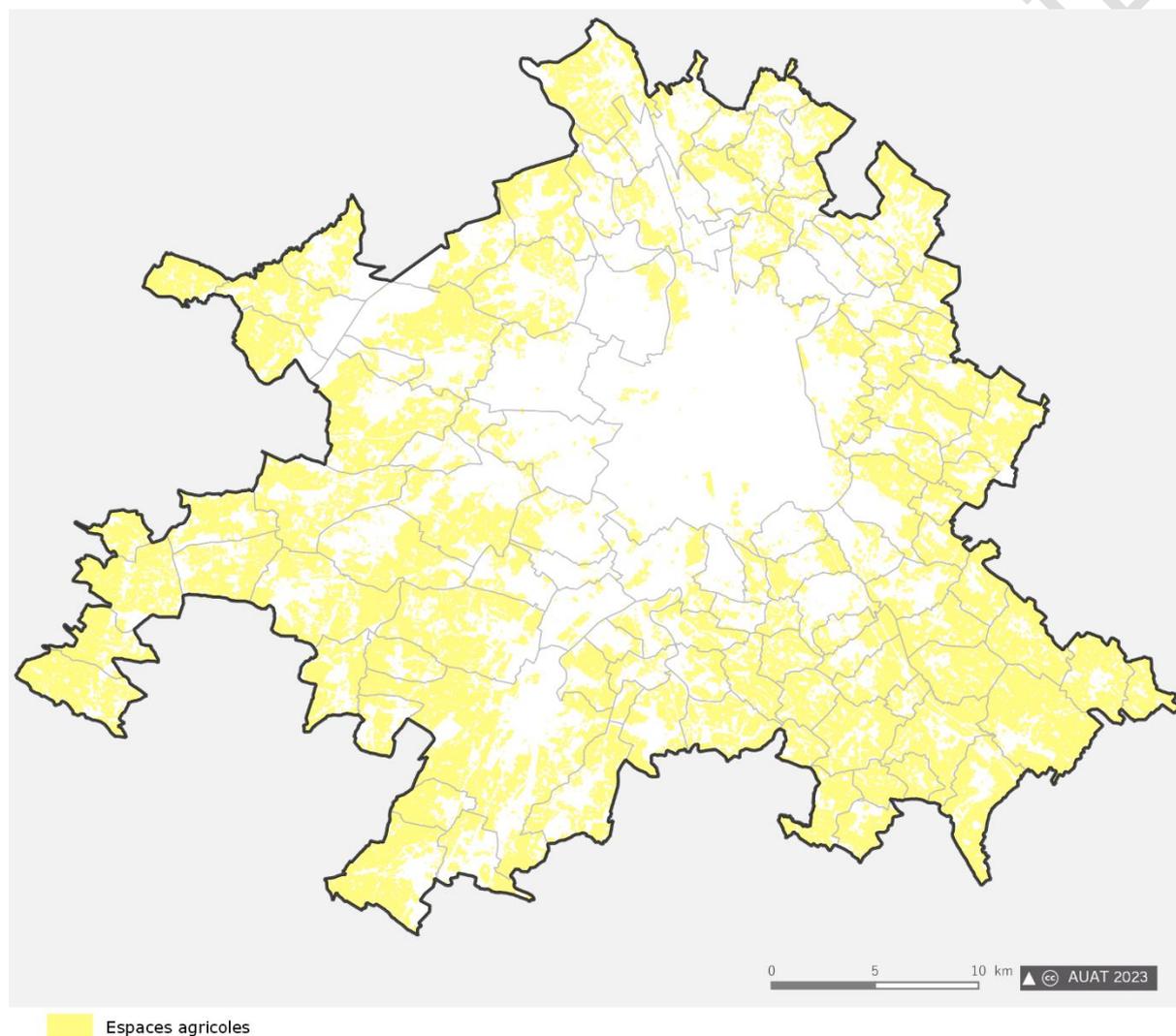


Fig. 116 : Espaces agricoles au sein de la grande agglomération toulousaine en 2022

Source : OCS GE 2022, AUAT

¹ La caractérisation fine des espaces agricoles est réalisée au sein de l'état initial de l'environnement.

> Une trame naturelle inégalement répartie sur le territoire

Au sein de la grande agglomération toulousaine, la représentation des espaces naturels¹ reste faible : 12% du territoire. Sur le Grand Ouest Toulousain (en raison principalement de la forêt de Bouconne) et sur les Coteaux de Bellevue, ces espaces occupent près d'1/5^{ème} du territoire. Ils représentent 13% de la superficie du Muretain Agglo et que 10% des espaces du Sicoval (essentiellement sur les coteaux) et de Toulouse Métropole. Ils sont en outre fortement morcelés, induisant une grande fragilité fonctionnelle de ces espaces. Le réseau hydrographique est centré sur l'axe Garonne / Ariège, auquel s'ajoute une multitude de cours d'eau secondaires (Touch, Save, Hers...), de plans d'eau, de gravières en eau. Les surfaces en eau représentent un peu moins de 2% du territoire mais constituent néanmoins un socle majeur de la structuration du territoire et de son urbanisation.

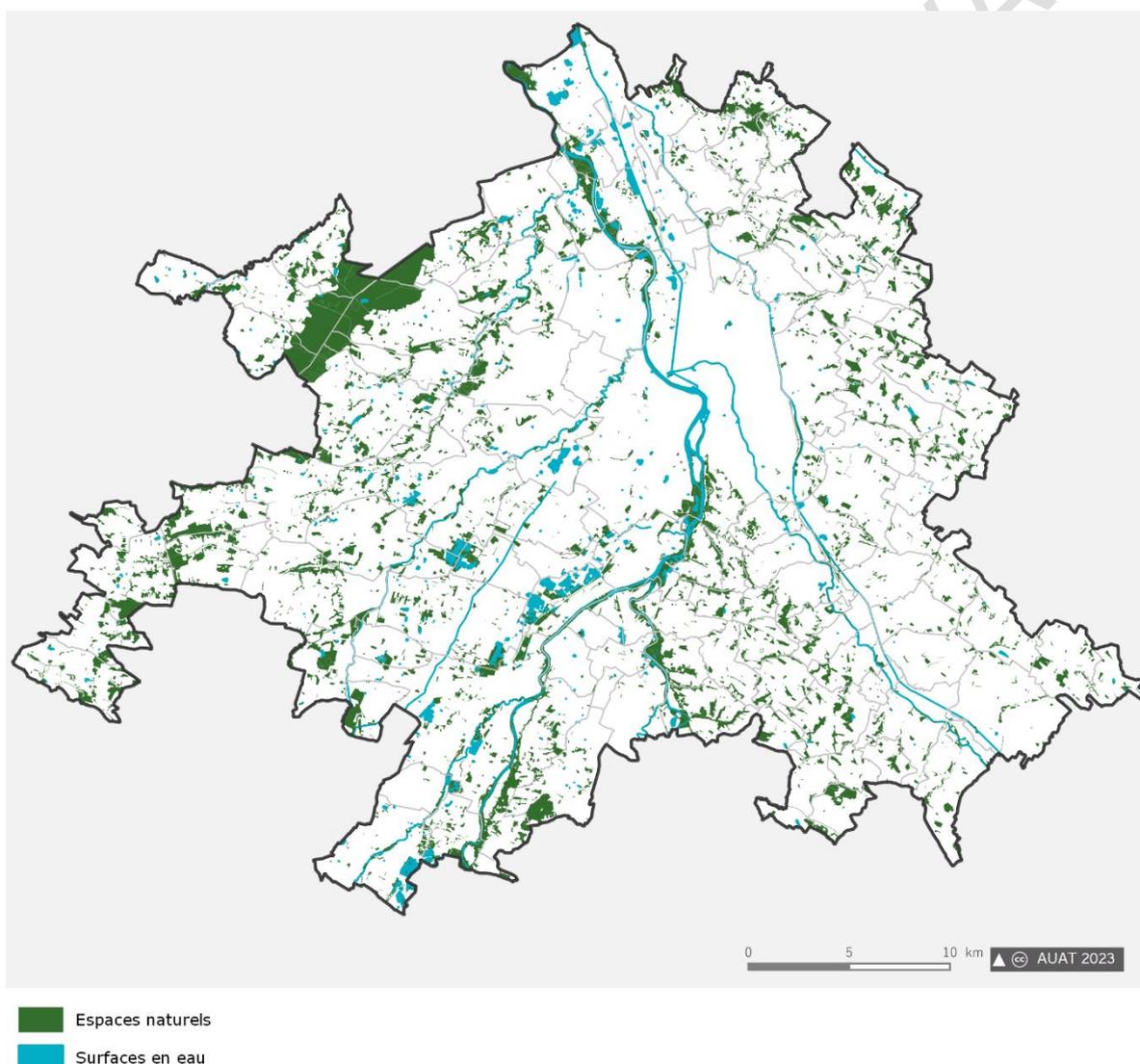


Fig. 117 : Espaces naturels et surfaces en eau au sein de la grande agglomération toulousaine en 2022

Source : OCS GE 2022, AUAT

¹ La caractérisation fine des espaces naturels et aquatiques est réalisée au sein de l'état initial de l'environnement.



Zoom sur la protection des espaces agro-naturels au sein des documents d'urbanisme (inter)communaux

L'analyse des zonages des documents d'urbanisme du territoire au regard de l'occupation des sols permet de mettre en exergue 2 115 ha d'espaces agricoles, naturels et forestiers classés en zones urbaines (U) et environ 3 145ha en zones à urbaniser (900 ha en AU ouvertes et 2245 ha en AU fermées). Ainsi, ce sont **7% des espaces agricoles, 9% des espaces naturels et 5% des surfaces en eau qui présentent un classement urbain dans les documents d'urbanisme et risquent dès lors d'être urbanisés**. Les documents d'urbanisme du territoire définissent toutefois plus de 9 000 ha d'espaces boisés classés ainsi que des prescriptions au titre des articles L. 151-19 et L. 151-23 du Code de l'Urbanisme venant protéger certains espaces naturels pour leur qualité écologique. Les espaces agricoles ne disposent, quant à eux, que peu de prescriptions connexes venant les protéger et sont ainsi plus exposés que les espaces naturels.

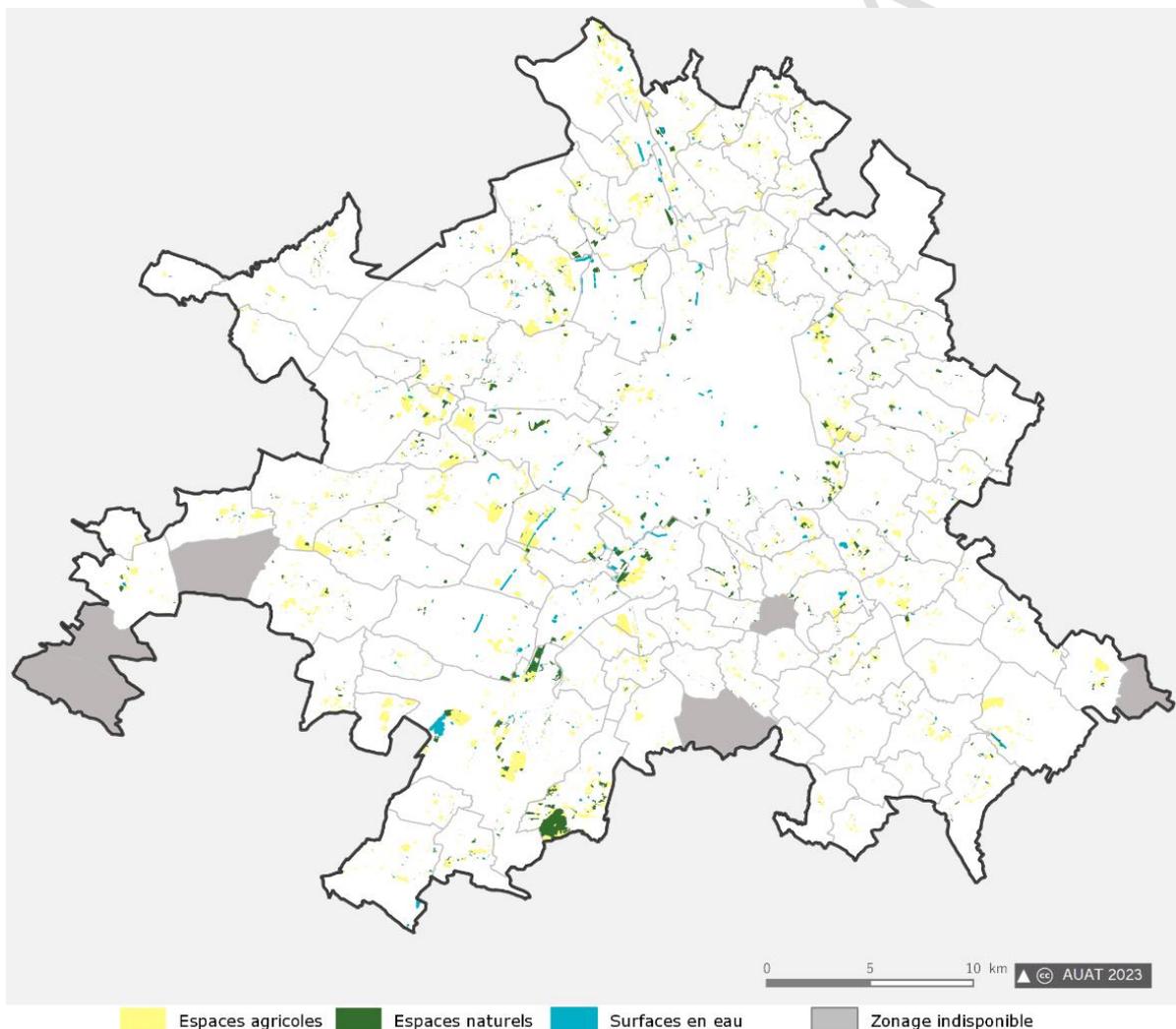


Fig. 118 : Espaces agro-naturels classés en zones urbanisées (U) et à urbaniser (AU) au sein des documents d'urbanisme locaux de la grande agglomération toulousaine au 1^{er} janvier 2024

Source : OCS GE 2022, GPU, AUAT

> Une empreinte forte des espaces urbanisés

En 2022, les espaces urbanisés couvrent près de 47 500 hectares, soit 40% du territoire. Ils concernent trois grandes typologies d'espace : les espaces bâtis (bâtiments), les espaces non bâtis imperméabilisés (routes, parkings...) ou non (chantiers, cimetières, stations d'épuration...) et les espaces végétalisés, présentés ci-après.

Parmi eux, les **espaces bâtis** représentent moins de 10% de la superficie des différentes intercommunalités, excepté pour Toulouse Métropole où ils atteignent 16% de sa superficie.

Les **espaces non bâtis** représentent, quant à eux, 9% des espaces urbanisés et moins de 10% de la superficie de chaque intercommunalité, excepté là encore pour Toulouse Métropole où ils atteignent 16% de sa superficie.

Les espaces urbanisés hors espaces végétalisés présentent une **vocation essentiellement résidentielle ou mixte** (44%) et économique, logistique ou d'équipements (31%).

Les **infrastructures et réseaux de transport** représentent 24% de ces espaces.

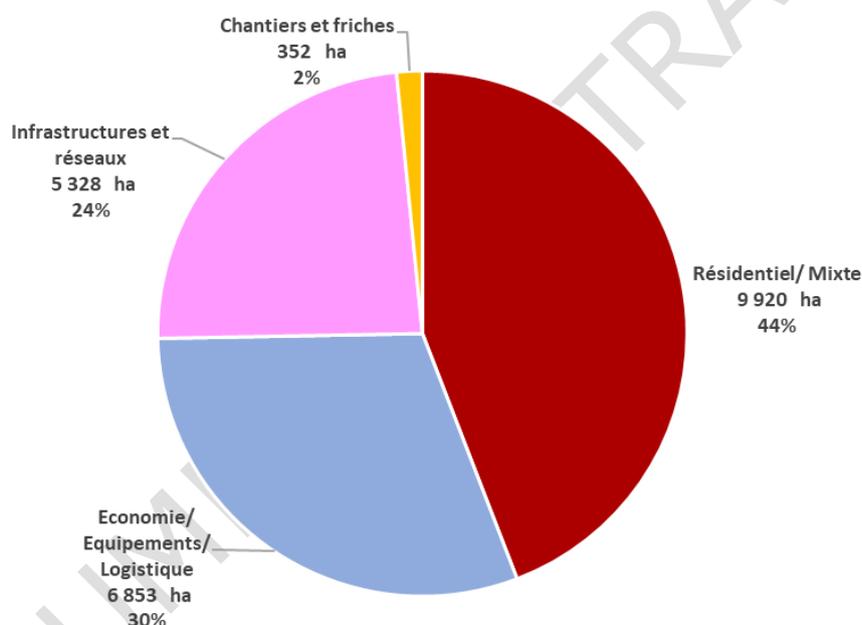


Fig. 119 : Vocations des espaces urbanisés en 2022 au sein de la grande agglomération toulousaine

Source : OCS GE 2022, AUAT

La figure suivante laisse entrevoir l'émiettement de l'urbanisation sur le territoire avec de nombreux espaces urbanisés à vocation résidentielle disséminés au-delà des bourgs-centres communaux. En outre, les activités économiques apparaissent davantage représentées en périphérie des espaces résidentiels et le long des principaux axes de communication (A62 et RD820 au nord de l'agglomération, RD112 et A68 à l'est, RD16 et A61 à l'est, RD120 et A64 au sud, RN124 et RD902 à l'ouest...).

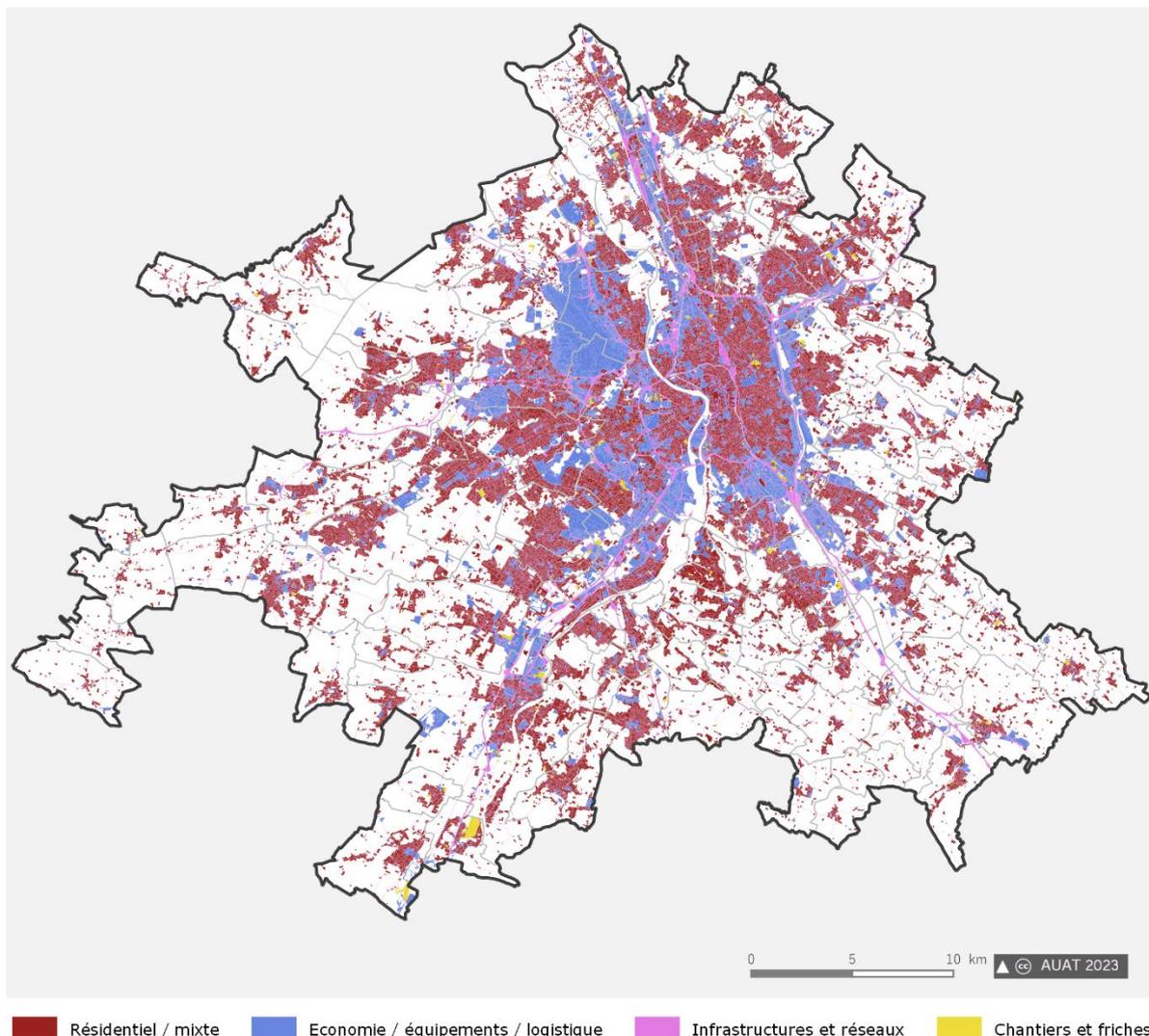


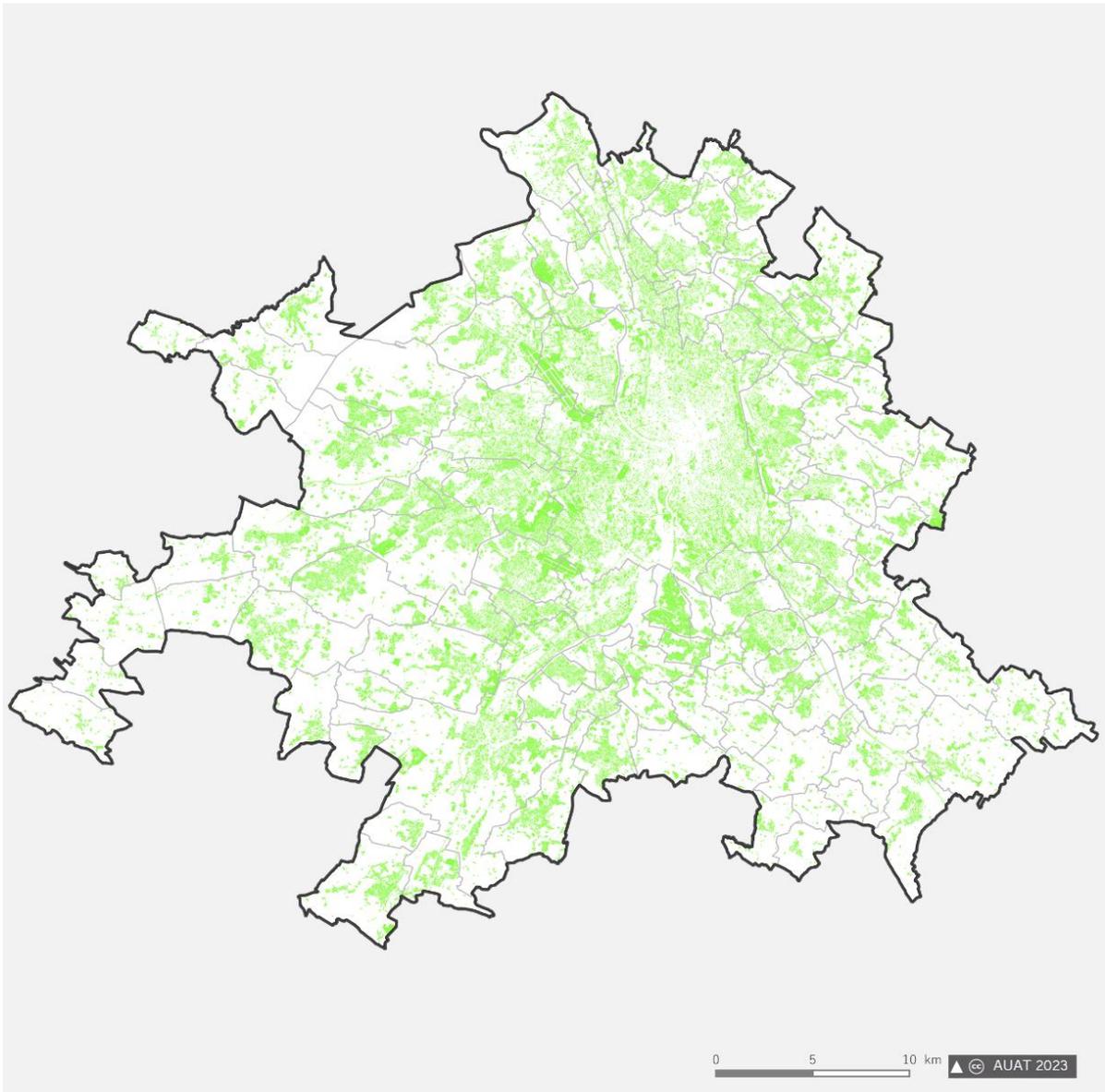
Fig. 120 : Espaces urbanisés par usage, au sein de la grande agglomération toulousaine en 2022

Source : OCS GE 2022 AUAT

Au sein des espaces urbanisés, se distinguent également les **espaces végétalisés**. Ils représentent **plus de la moitié des espaces urbanisés** du territoire (contre 47% pour les espaces non végétalisés), et plus d'un cinquième de la superficie du territoire de la grande agglomération toulousaine.

Composé de l'ensemble des jardins d'agrément des habitations, des terrains de sport et plaines de grands jeux, des grandes bases de loisirs, des parcs et jardins publics, ce couvert végétal, **inclus au sein du tissu urbain, est indissociable des espaces urbanisés**. Il permet de démontrer que ce dernier n'est pas exclusivement « minéral ». La présence de ces espaces verts artificialisés est toutefois fonction de la densité des tissus urbains rencontrés sur le territoire.

Dans un contexte de changement climatique et de perte de la biodiversité, **les espaces de nature en ville** sont, depuis quelques années, considérés pour leurs fonctions écologiques et de « confort » (climatique, visuel...), ce qui va au-delà de la seule fonction récréative. En effet, les espaces boisés, agricoles et jardinés atténuent les îlots de chaleur et les pollutions de l'air, constituent des puits de carbone et créent des milieux favorables à la biodiversité au sein des espaces urbains (contribuant ainsi à la trame verte et bleue du territoire). Par ailleurs, la végétalisation de la ville participe de l'image et de l'attractivité du territoire ; en témoignent les palmarès des villes vertes qui essaient les couvertures de la presse nationale.



 Espaces urbanisés végétalisés

Fig. 121 : Espaces urbanisés végétalisés au sein de la grande agglomération toulousaine en 2022

Source : OCS GE2022, AUAT



Zoom sur la multifonctionnalité de la nature en ville

Le Grenelle de l'environnement de 2010 a eu un effet levier pour reconsidérer la **nature comme un facteur important de la structuration et l'aménagement urbain contemporain**. Les exemples ne manquent pas entre grands projets urbains et initiatives citoyennes, innovant souvent en matière de conception urbaine et architecturale, parfois aussi en matière de méthodologie de projet (intégration de la maîtrise d'usage et de process participatifs).

Pour justifier l'importance de la nature dans le fonctionnement des territoires et de leurs habitants, on parle désormais de **services rendus par la nature** (services écosystémiques) dont l'homme bénéficie. Ces services, ou fonctions, qui peuvent d'ailleurs être en concurrence, favorisent les aménités urbaines :

- En maintenant une biodiversité ordinaire, jusqu'au cœur de la ville
- En améliorant le cadre de vie et la mise en valeur des paysages
- En servant de support (incitatif) à la mobilité active (vélos, piétons) entre centre-ville et périurbain
- En assurant certaines fonctions économiques : production agricole, production énergétique, production de matériaux
- En augmentant la présence de nature de proximité pour les citoyens (augmentation des interfaces et meilleure acceptation de la densité)
- En régulant certains problèmes environnementaux : limitation de l'imperméabilisation des sols favorisant l'infiltration des eaux de pluie, prévention de risques naturels (inondation, incendies), fixation des particules atmosphériques, stockage du carbone, régulation de la température (îlot de fraîcheur)...

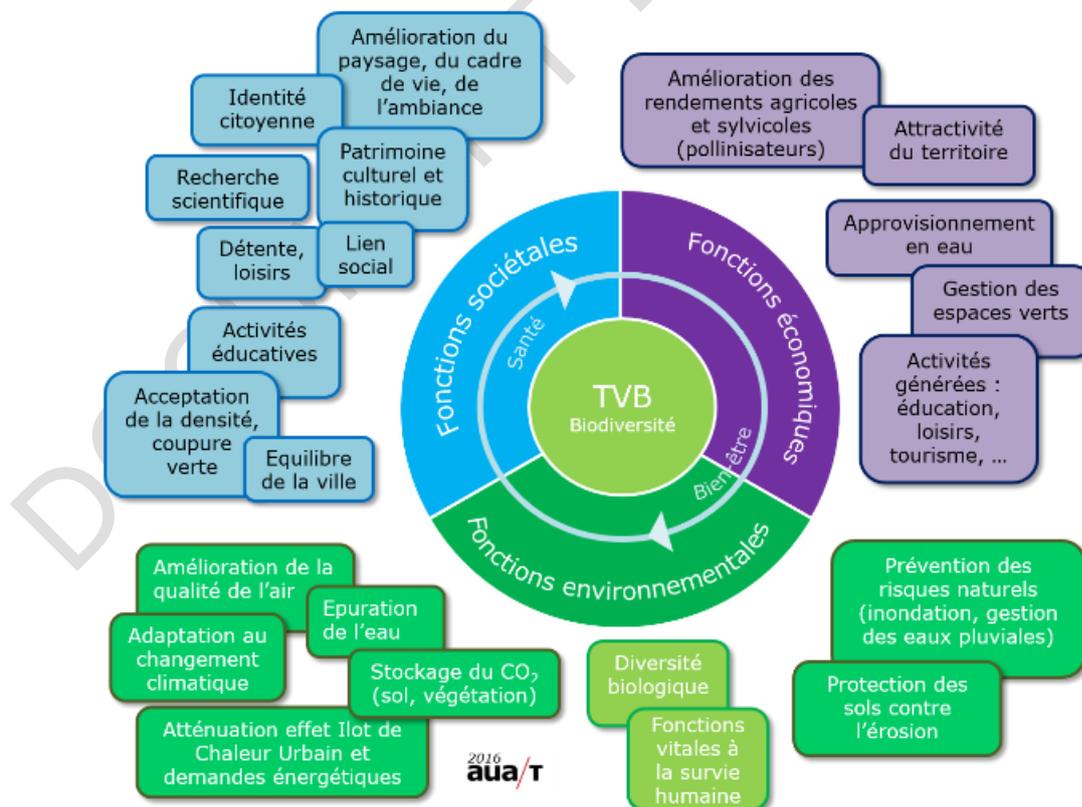


Fig. 122 : Multifonctionnalité de la nature en ville

Source : AUAT

3.2. Des espaces agro-naturels soumis à de fortes pressions foncières au cours des dix dernières années

> 237 ha d'espaces agro-naturels consommés par an

En 13 ans, **3 080 ha d'espaces naturels, agricoles et forestiers ont été urbanisés**, soit **2,6% de la surface de la grande agglomération toulousaine**.

Cette urbanisation est principalement marquée au cours de la période 2009-2013 avec 272 ha urbanisés par an, tandis que la période 2013-2016 marque un net recul avec 209 ha urbanisés par an et que les impacts de la crise de la Covid-19 sur la construction neuve se font sentir sur période 2019-2022 (moins de 170 ha /an).

Chiffres clés

3 080 ha d'espaces naturels, agricoles et forestiers urbanisés entre 2009 et 2022, soit 237 ha/an

46% de l'urbanisation réalisée au sein de Toulouse Métropole (1 407 ha)

Evolution des espaces agro-naturels (en ha/an)	2009-2013	2013-2016	2016-2019	2019-2022	2009-2022
Coteaux Bellevue	- 11	- 16	- 7	- 8	-11
Grand Ouest Toulousain	- 30	- 21	- 14	- 7	-19
Muretain Agglo	- 62	- 52	- 56	- 67	-59
Sicoval	- 47	- 52	- 56	- 25	-40
Toulouse Métropole	- 123	-90	-155	- 59	-108
Grande agglomération toulousaine	- 272	- 209	- 289	- 166	-237

Fig. 123 : Evolution annuelle des espaces agro-naturels par période intercensitaire entre 2009 et 2022 au sein de la grande agglomération toulousaine (en hectares par an)

Source : OCS GE 2009, 2013, 2016, 2019 et 2022, AUAT

Un peu moins de la moitié de cette urbanisation s'est effectuée au sein du territoire de Toulouse Métropole. Le Muretain Agglo est à l'origine du quart de la consommation foncière tandis que le Sicoval représente, quant à lui, 17% de ces mutations.

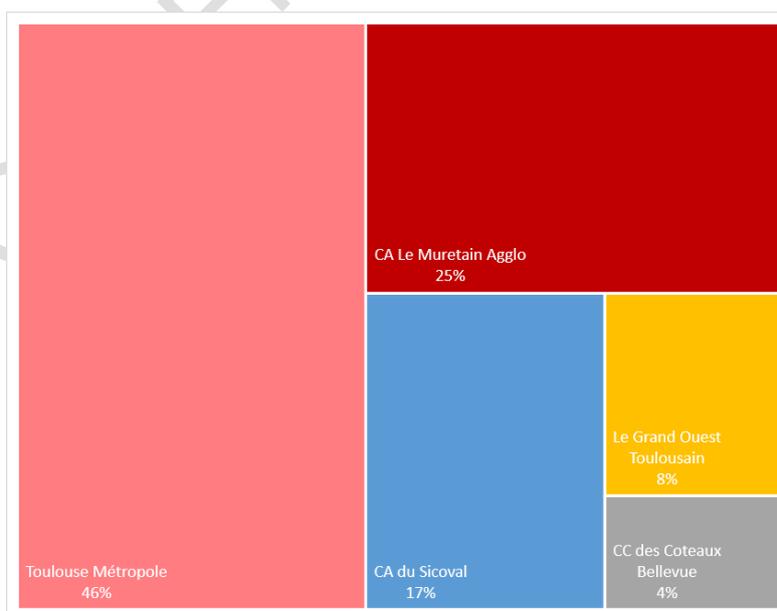


Fig. 124 : Participation des intercommunalités dans la consommation d'espaces agro-naturels entre 2009 et 2022 au sein de la grande agglomération toulousaine

Source : OCS GE 2009 et 20122, AUAT

Toulouse Métropole présente la plus forte consommation d'espace sur la période (taux de variation de 7%), **les autres collectivités présentent elles des taux de variation allant de 3 à 4%.**

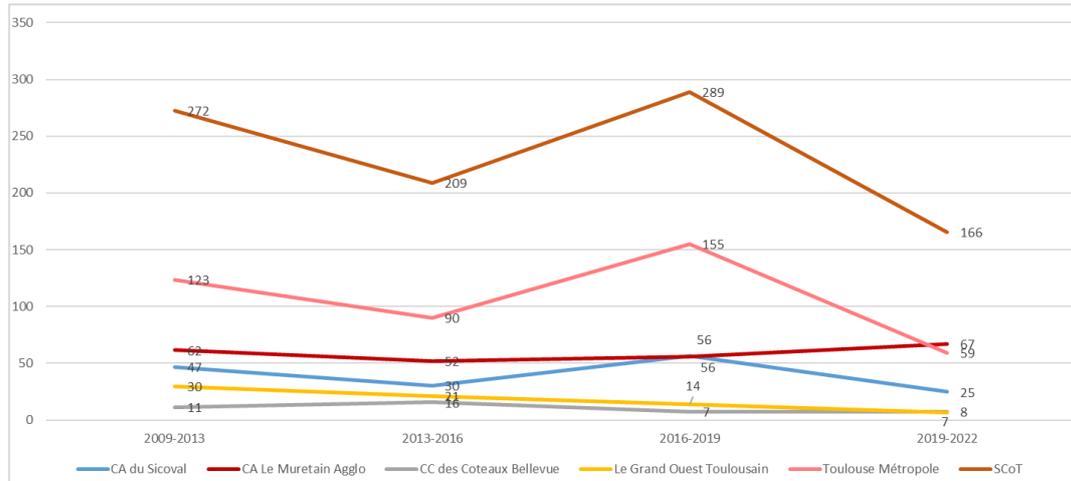


Fig. 125 : Consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers par intercommunalité de la grande agglomération toulousaine entre 2009 et 2022 (en hectares par an)

Source : OCS GE 2009, 2013, 2016, 2019 et 2022 AUAT

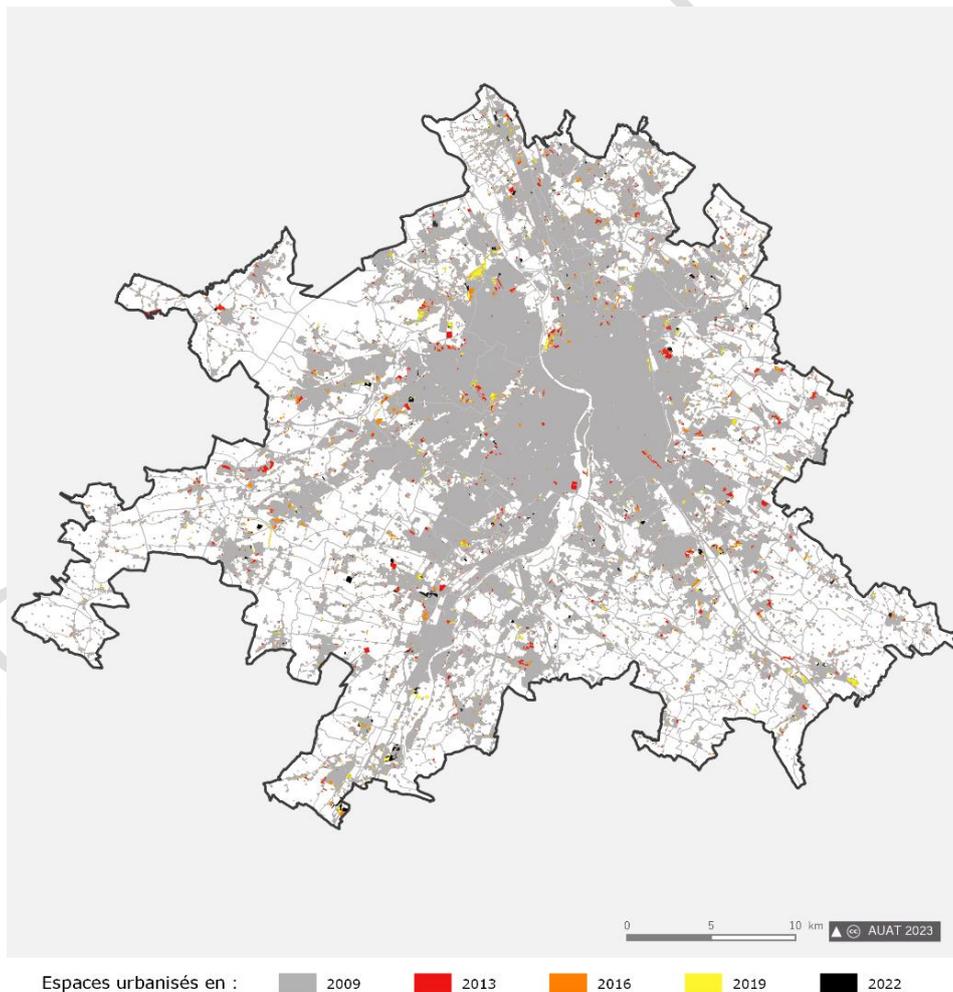


Fig. 126 : Evolution des espaces urbanisés de la grande agglomération toulousaine entre 2009 et 2022

Source : OCS GE 2009, 2013, 2016, 2019 et 2022, AUAT

> Les espaces agricoles, premier poste de consommation d'espace

Entre 2009 et 2022, ce sont plus de **2 700 hectares de terres agricoles qui ont disparu** de la grande agglomération toulousaine.

Plus de 79% des espaces agricoles ayant changé de vocation entre 2009 et 2022 ont muté vers des espaces urbanisés, dont un quart vers des espaces bâtis ou non bâtis et un tiers vers des espaces végétalisés (jardins d'agrément, parcs...).

En outre, 26% des espaces agricoles de 2009 ont fait l'objet d'un basculement vers des espaces naturels. Cela s'explique notamment par un enrichissement de terres agricoles difficilement exploitables (relief, mitage, enclavement...) ou destinées à une urbanisation future (parcelles incluses dans des ZAC en cours de commercialisation par exemple).

Surfaces échangées entre les espaces agricoles, naturels (dont eau) et urbanisés entre 2009 et 2022

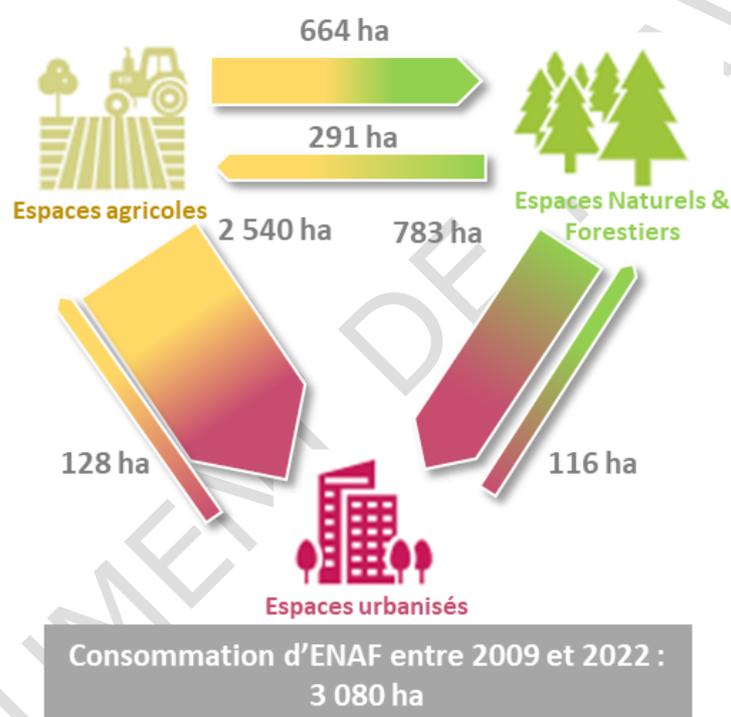


Fig. 127 : Surfaces échangées entre les espaces agricoles , naturels (dont eau) et urbanisés entre 2009 et 2022 au sein de la grande agglomération toulousaine

Source : OCS GE 2009 et 2022

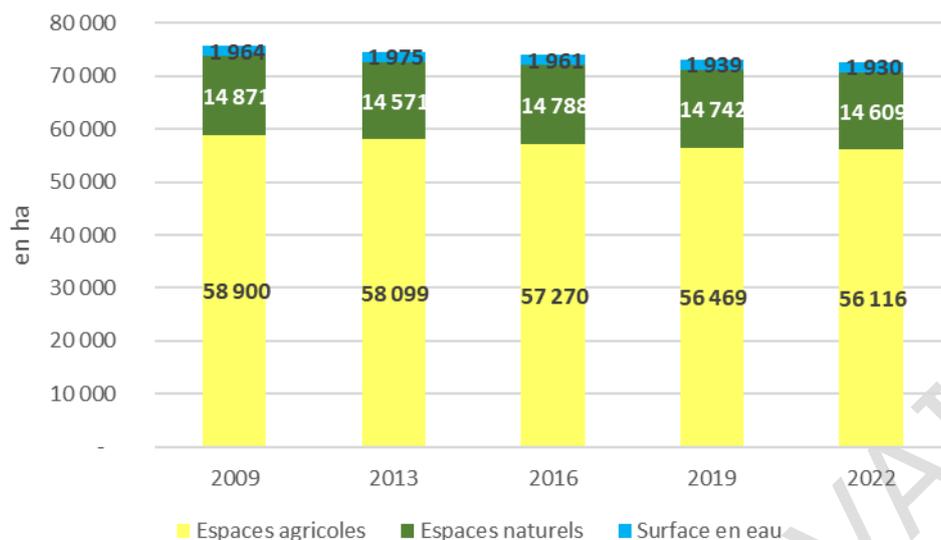


Fig. 128 : Evolution des espaces agro-naturels entre 2009 et 2022 au sein de la grande agglomération toulousaine

Source : IOCS GE 2009, 2013, 2016, 2019 et 2022, AUAT

Les **espaces naturels voient**, quant à eux, **leur superficie se réduire d'environ 260 ha**. 73% des espaces naturels (hors eau) qui ont muté concernent une urbanisation effective ou en cours et près de 59% sont désormais apparentés à des espaces urbanisés végétalisés. Par ailleurs, 27% de ces espaces ont muté vers des espaces agricoles.

La moitié des mutations concernant ces espaces agricoles et naturels ont eu lieu au sein de Toulouse Métropole (respectivement 47% et 40%). Celles-ci sont principalement réalisées en franges urbaines.

Enfin, bien que marginales, les surfaces en eau perdent un peu plus de 30 ha à l'échelle du territoire. Le remblaiement en cours d'anciennes gravières au sein du Muretain Agglo en est le principal objet.

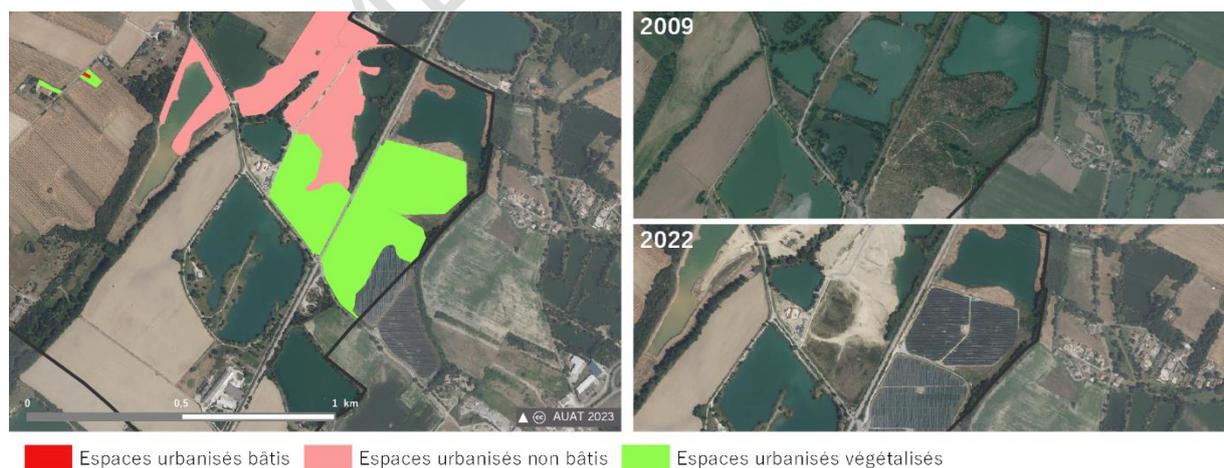


Fig. 129 : Remblaiement d'une gravière entre 2009 et 2022 au sein du Muretain Agglo

Source : OCS GE 2009 et 2022

> De nouveaux espaces urbanisés mais pas toujours bâti

Parmi les près de 3 100 ha nouvellement urbanisés entre 2009 et 2022 au sein de la grande agglomération toulousaine, **44% concernent des espaces bâtis**.

Les espaces bâtis ont augmenté de 14% sur la période 2009-2022 tandis que les espaces non bâtis ne connaissent qu'une croissance de 3%. Enfin, les **espaces végétalisés progressent de +9%** et représentent ainsi 30% des espaces qui se sont urbanisés sur la période.

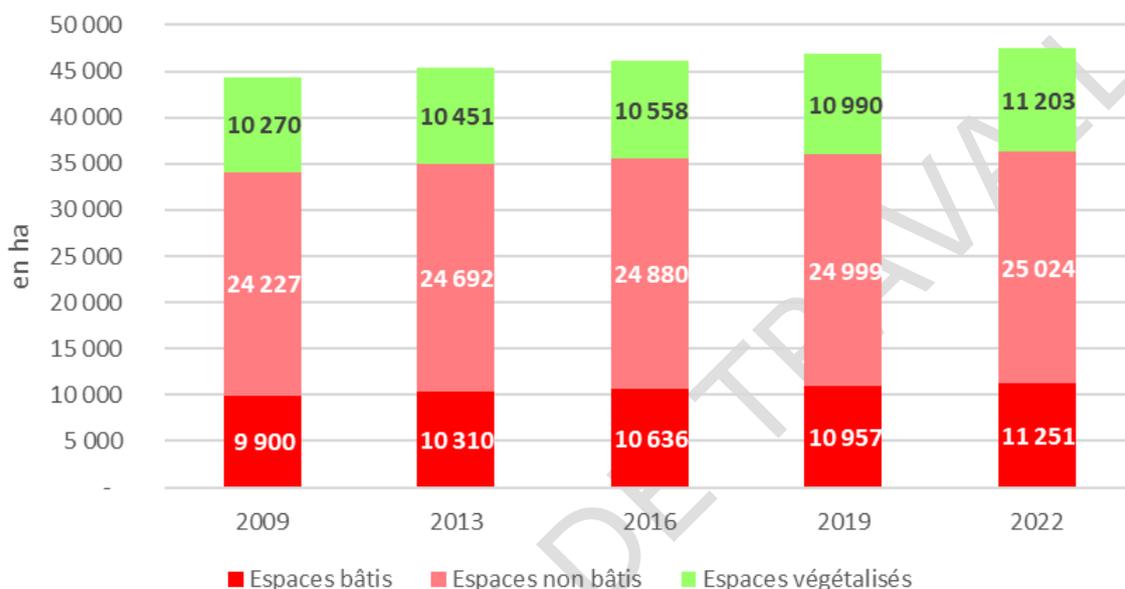


Fig. 130 : Evolution des espaces urbanisés entre 2009 et 2022 au sein de la grande agglomération toulousaine

Source : IGN OCS GE 2009, 2013, 2016, 2019 et 2022, AUAT

Ces nouveaux espaces urbanisés se retrouvent en grande majorité au sein du territoire de Toulouse Métropole qui accueille plus de 55% des nouveaux espaces urbanisés bâtis mais aussi plus de 55% des nouveaux espaces urbanisés végétalisés.

En matière d'usage, ces nouveaux espaces urbanisés sont principalement dédiés à une vocation résidentielle (50%) ou économique, équipementière ou logistique (31%). Les infrastructures et réseaux de transport représentent, quant à elles, 12% de ces nouveaux espaces urbanisés avec plus de 389 hectares dédiés.

Surfaces échangées entre 2009 et 2022

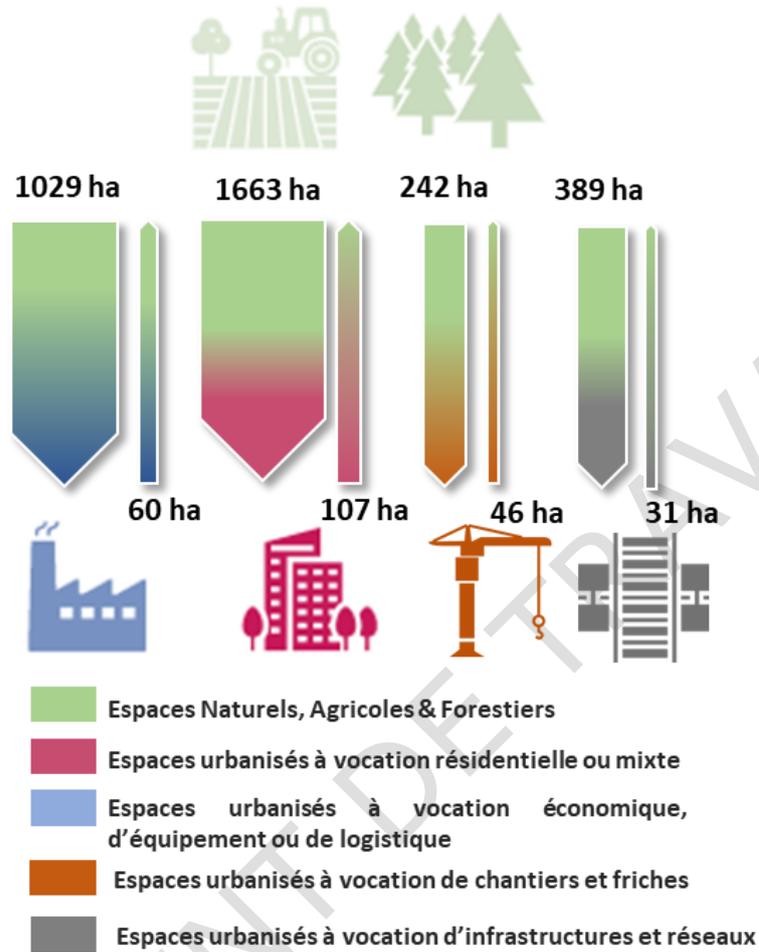


Fig. 131 : Nouvelles vocations des espaces ayant été urbanisés entre 2009 et 2022 au sein de la grande agglomération toulousaine

Source : OCS GE 2009 et 2022

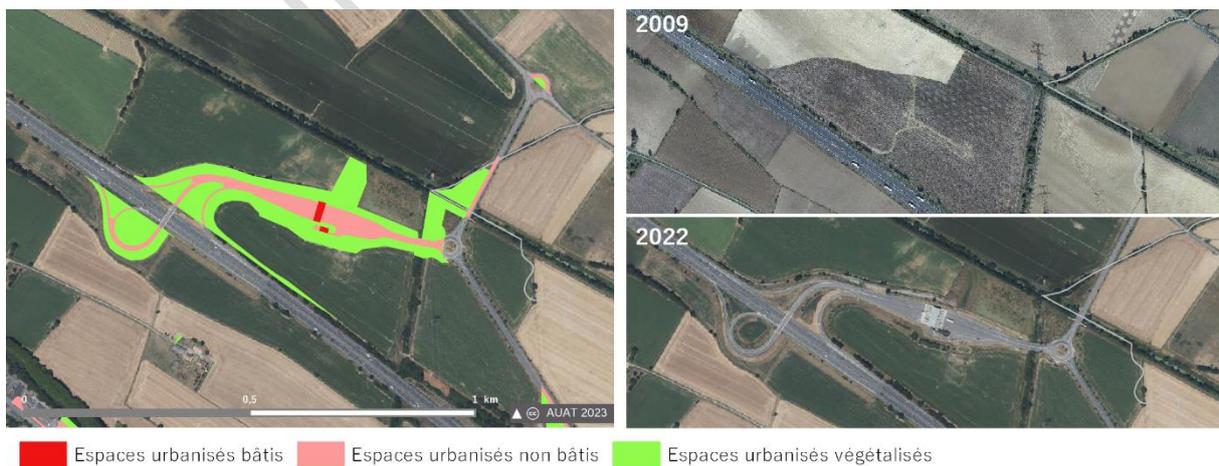


Fig. 132 : Création d'un nouvel échangeur autoroutier entre 2009 et 2022 sur le Sicoval

Source : OCS GE 2009 et 2022



Zoom sur l'intensification urbaine, au service d'une moindre consommation d'espaces agro-naturels

L'intensification urbaine recouvre l'ensemble des processus de mutations urbaines à l'œuvre dans le tissu urbain et concourant à une augmentation de la densité de ce tissu (mobilisation des fonds de parcelles, comblement de dents creuses, division parcellaire, extension ou surélévation de bâti, renouvellement urbain, changement d'usage...). Elle est liée à l'évolution des règles de constructibilité sur un territoire (en lien avec les documents d'urbanisme locaux), à un remaniement de l'espace public ou encore à une valorisation des marchés immobiliers qui poussent à des optimisations foncières. L'intensification urbaine permet ainsi de limiter les phénomènes d'extensions urbaines, au-delà des tissus déjà constitués, entraînant le « grignotage » d'espaces agro-naturels.

Au sein de la grande agglomération toulousaine, l'intensification urbaine prend de l'ampleur, notamment en cœur d'agglomération où les possibilités de développement par extension se font de plus en plus rares. A titre d'exemples, au sein du Sicoval, le renouvellement urbain représente 57% de la production totale de logements des trois dernières années (2017-2020)¹. De même, au sein de la ville de Toulouse, 70% des logements construits entre 2008 et 2013 sont issus de processus de renouvellement urbain (57%) ou de comblements de dents creuses (13%). Ce volume est en moyenne de 40% pour les communes de première couronne toulousaine².

En outre, la forme de cette intensification varie fortement selon la typologie du tissu urbain. En effet, à Toulouse et sur les communes de première couronne, l'intensification urbaine se traduit essentiellement par du regroupement parcellaire et du renouvellement urbain (principalement réalisé par les promoteurs immobiliers en raison de la capacité financière nécessaire à ce type d'opérations). A contrario, sur les communes de seconde couronne, cela se traduit davantage par de la division parcellaire ou du comblement de dents creuses.

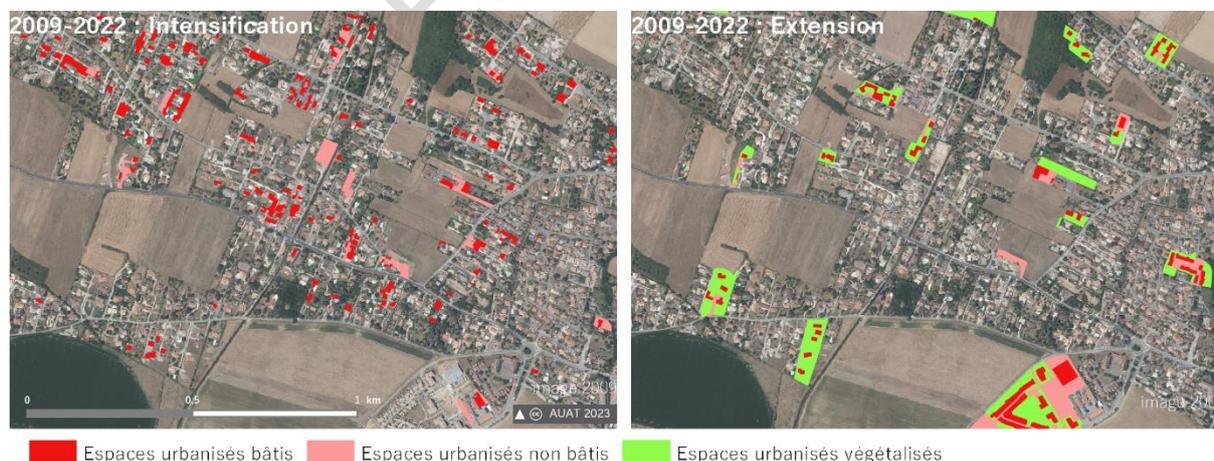


Fig. 133 : Extension urbaine versus intensification urbaine entre 2009 et 2022 au sein du Muretain Agglo

Source : OCS GE 2009 et 2022

¹ Source : Sicoval, Bilan à mi-parcours du Programme Local de l'Habitat 2017-2022

² Source : Toulouse Métropole, Plan Local d'Urbanisme intercommunal, 2019 (annulé par le Tribunal Administratif en mai 2021)

Néanmoins, l'intensification urbaine a un impact fort sur les espaces verts artificialisés du territoire, espaces de nature en ville mais aussi de « respiration ». En effet, si ces derniers voient leur superficie globale augmenter au cours des dix dernières années (en lien notamment avec la forte production de maisons individuelles avec jardins), il faut néanmoins noter que ces espaces, enserrés au cœur des tissus urbanisés (fonds de parcelles, tènements libres...), font l'objet de **fortes pressions foncières** pour mettre en œuvre l'**intensification urbaine**. Ainsi, entre 2009 et 2022, ce sont près de 1200 hectares d'espaces urbanisés végétalisés qui ont fait l'objet d'aménagement pour accueillir le développement urbain.



■ Espaces urbanisés bâtis ■ Espaces urbanisés non bâtis ■ Espaces urbanisés végétalisés

Renouvellement urbain au sein Toulouse Métropole



■ Espaces urbanisés bâtis ■ Espaces urbanisés non bâtis ■ Espaces urbanisés végétalisés

Comblement de dents creuses au sein du Sicoval

Fig. 134 : Disparition d'espaces urbanisés végétalisés au profit de l'intensification urbaine entre 2009 et 2022 au sein de la grande agglomération toulousaine

Source : OCS GE 2009 et 2022

> Une consommation d'espaces agro-naturels liée à l'habitat

Entre 2009 et 2022, **un peu plus de 1 550 ha** ont été urbanisés pour permettre un accueil résidentiel et mixte au sein de la grande agglomération toulousaine.

Bien que la plus consommatrice en foncier brut, Toulouse Métropole présente les opérations les plus denses. Aujourd'hui, à l'instar du développement des communes de première couronne de la fin du siècle dernier (telles L'Union, Tournefeuille, Cugnaux, etc.), les communes de seconde couronne continuent de s'étendre principalement sous la forme d'habitat individuel non mitoyen bien que la rationalisation du foncier entraîne une « certaine » densification de ces nouveaux espaces urbanisés.

Au sein du territoire de la grande agglomération toulousaine, l'urbanisation à vocation résidentielle est réalisée principalement en **continuité du bâti existant**. Néanmoins, pour de nombreuses communes, celle-ci se fait encore **en extension**, par « grignotage » des terres agricoles et naturelles adjacentes (cf. zoom sur l'intensification urbaine).

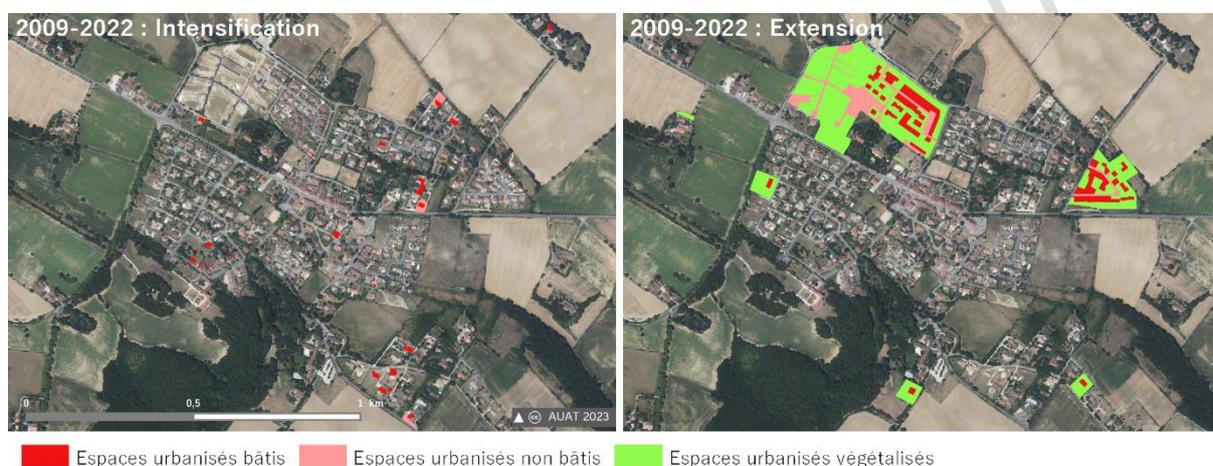


Fig. 135 : Extensions urbaines à destination résidentielle versus intensifications urbaines entre 2009 et 2022 au sein du Sicoval

Source : OCS GE 2009 et 2022

> Une consommation d'espaces agro-naturels liée à l'économie, aux équipements et aux commerces

Entre 2009 et 2022 près de 970 ha d'espaces agro-naturels ont été consommés pour un usage économique, d'équipement ou de logistique. Ce chiffre global à l'échelle de la grande agglomération toulousaine cache néanmoins de très fortes disparités d'un territoire à un autre. En effet, les types d'activités et d'équipements ont des formes urbaines associées très variées, et donc une consommation d'espace qui diffère fortement. L'attractivité économique d'un territoire n'est donc pas le seul facteur de consommation d'espace, la typologie du tissu économique entre aussi en compte. Ainsi, par exemple, les activités artisanales, commerciales et logistiques, qui se sont implantées au cours des dix dernières années sur le Muretain Agglo nécessitent en effet de grandes emprises foncières (entrepôts, espaces de stockage, espaces de vente) pour peu d'emplois créés par rapport aux activités tertiaires principalement implantées sur Toulouse Métropole et le Sicoval (bureaux de 10 m² minimum par personne selon les normes en vigueur).

Les formes urbaines des tissus économiques ont cependant évolué au cours du temps, consommant de moins en moins d'espace. Les zones économiques du Sicoval (Labège-Innopole, parc technologique du Canal...), datant des années 1970-1980, présentent ainsi des formes urbaines davantage consommatrices de foncier (bâtiments de plain-pied ou R+1 avec parkings extérieurs) que les opérations plus récentes par exemple de Balma Gramont ou de Toulouse Aerospace (immeubles de bureaux de plusieurs étages avec

parkings en sous-sol). Ces zones font toutefois l'objet aujourd'hui d'opérations de restructuration urbaine (projet Enova à Labège par exemple).

Au cours du temps, les zones d'activités économiques et commerciales se sont principalement installées en périphérie des communes, sur des espaces agricoles de grandes superficies. Au cours de la dernière décennie, l'extension à usage économique tend à se réduire, comblant davantage les espaces libres ou réutilisant certaines friches existantes. Néanmoins, l'extension urbaine à usage économique reste importante, à l'image de certains projets d'envergure tels que l'implantation des entrepôts de Lidl à Baziège (environ 20 ha), de la société Pierre Fabre à Muret (12 ha), de la clinique Croix du Sud à Quint-Fonsegrives (7 ha), du MEETT à Beauzelle (40 ha) ou encore de la société Daher à Cornebarrieu (20 ha).

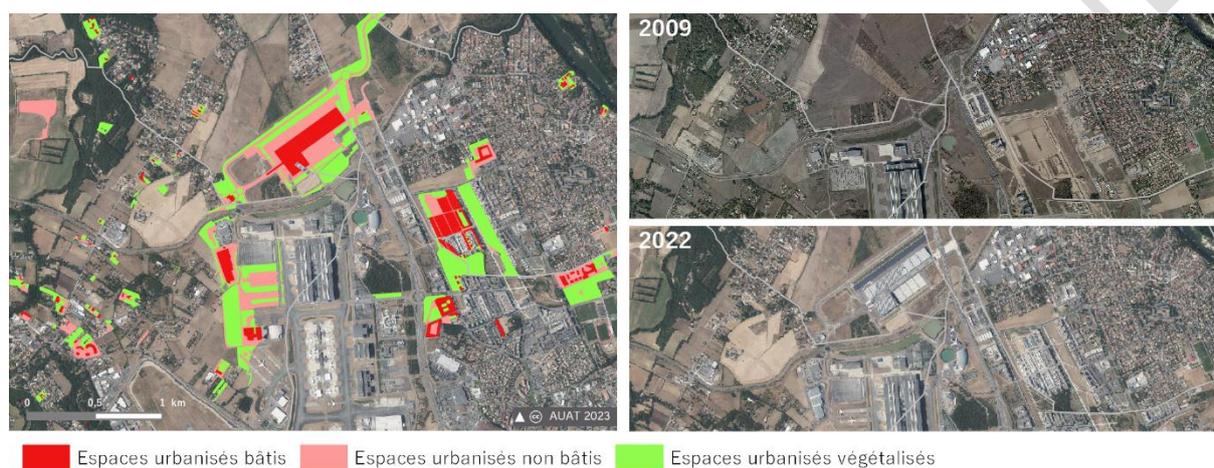


Fig. 136 : Extensions urbaines à destination économique et d'équipements entre 2009 et 2022 au sein de la plateforme aéroportuaire

Source : OCS GE 2009 et 2022

3.3. Observation de l'artificialisation des sols



Zoom sur les notions liées à l'artificialisation des sols¹ et sur les principes de mesures

La loi « Climat & Résilience » d'août 2021 a inscrit la lutte contre l'artificialisation des sols dans les principes généraux du Code de l'Urbanisme, avec un objectif d'absence d'artificialisation nette d'ici 2050. Une définition articulée autour de deux volets a été introduite dans le Code : le processus d'artificialisation des sols, d'une part, qui s'applique en particulier à l'échelle des projets, et le bilan de l'artificialisation nette, d'autre part, qui s'effectue à l'échelle des documents de planification et d'urbanisme.

Compte tenu de ses spécifications, l'outil cartographique qu'est l'OCS GE utilisée pour l'analyse de la consommation d'espace est aussi capable d'observer l'artificialisation des sols. C'est d'ailleurs l'outil recommandé par la Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN) pour mesurer ce phénomène.

L'observation des changements d'occupation du sol entre deux dates données via l'OCS GE permet ainsi de calculer **le solde entre les surfaces artificialisées et les surfaces désartificialisées**. Ces surfaces sont évaluées **au regard des catégories indiquées dans la nomenclature du décret n°2023-1096 du 27 novembre 2023**. Cette nomenclature est basée sur le croisement des dimensions « couverture » et « usage » de l'OCS GE. Une matrice de correspondance entre les dimensions de l'OCS GE et la nomenclature du décret est disponible sur le « Portail national de l'artificialisation »².

Artificialisation : La loi Climat et Résilience définit l'artificialisation comme l'altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol, en particulier de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que de son potentiel agronomique par son occupation ou son usage.

Renaturation : La loi Climat et Résilience précise que la renaturation d'un sol, ou désartificialisation, consiste en des actions ou des opérations de restauration ou d'amélioration de la fonctionnalité d'un sol, ayant pour effet de transformer un sol artificialisé en un sol non artificialisé.

Artificialisation nette : La loi Climat et Résilience définit l'artificialisation nette des sols comme le solde de l'artificialisation et de la renaturation des sols constatées sur un périmètre et sur une période donnée. Le bilan de l'artificialisation nette des sols s'effectue à l'échelle des documents de planification et d'urbanisme, régionaux et locaux et non à l'échelle des projets.

Surfaces artificialisées : La loi Climat et Résilience définit une surface artificialisée comme une « surface dont les sols sont soit imperméabilisés en raison du bâti ou d'un revêtement, soit stabilisés et compactés, soit constitués de matériaux composites »

Surfaces non-artificialisées : La loi Climat et Résilience définit une surface non-artificialisée comme « une surface soit naturelle, nue ou couverte d'eau, soit végétalisée constituant un habitat naturel ou utilisée à usage de cultures ».

¹ Les définitions présentées ici sont issues de la loi Climat et Résilience du 22 août 2021 et inscrites dans le Code de l'Urbanisme (article L. 101-2-1 CU).

²https://artificialisation.developpement-durable.gouv.fr/sites/artificialisation/files/fichiers/2022/05/2022_05_03_Tableau-OCSGE-CouvUsage-ARTIFICIALISATION%5B1%5D.pdf

Entre 2009 et 2022, près de 3 245 hectares ont été artificialisés à l'échelle de la grande agglomération toulousaine, soit une moyenne annuelle de 250 hectares.

A l'échelle locale, les tendances enregistrées en termes d'artificialisation des sols se joignent à celle de l'analyse de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers. Entre 2009 et 2022, Toulouse Métropole est le territoire qui a le plus artificialisé les sols, avec 1 491 hectares, suivi du Muretain Agglo, avec 789 hectares et du Sicoval, avec 548 hectares. Le Grand Ouest Toulousain et les Coteaux Bellevue ont, quant à eux, artificialisés respectivement 276 et 140 hectares sur la période.

	Coteaux Bellevue	Le Grand Ouest Toulousain	Muretain Agglo	Sicoval	Toulouse Métropole	Grande agglomération toulousaine
Artificialisation brute	156	323	872	607	1 708	3 667
Renaturation	16	48	83	58	217	422
Artificialisation nette	140	276	789	548	1 491	3 245
Surfaces artificialisées	1 364	2 723	7 938	5 269	24 544	41 838

Fig. 137 : Artificialisation des sols observée pour la période 2009-2022 au sein de la grande agglomération toulousaine et pour chaque intercommunalité (en hectares)

Source : OCS GE 2009 et 2022, AUAT

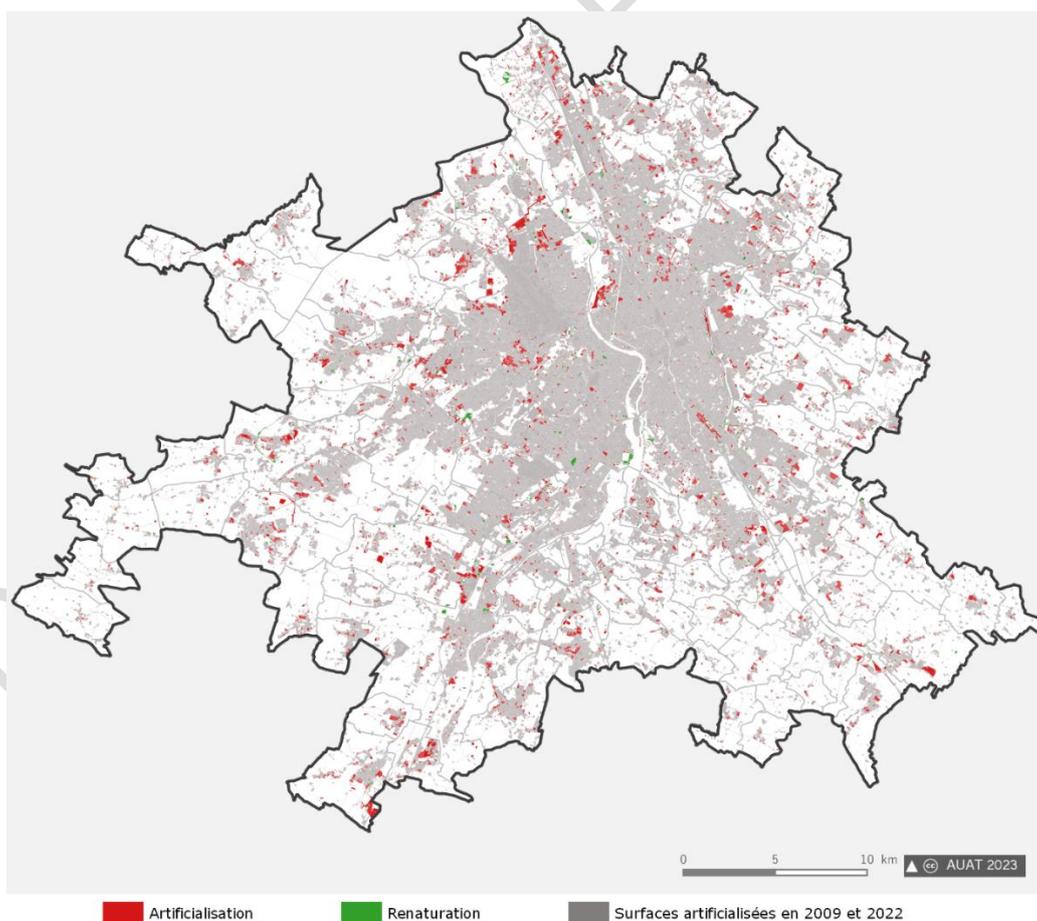


Fig. 163 : Artificialisation observée sur la période 2009-2022 sur la grande agglomération toulousaine

Source : OCS GE 2009 et 2022, AUAT

3.4. Une consommation d'espace impactante pour les paysages et les activités agricoles

> Des dynamiques paysagères en mutation

Multifonctionnelle, l'agriculture a façonné particulièrement les paysages de la grande agglomération toulousaine au cours du temps, contribuant à l'identité du territoire et à son attractivité.

Apparue au IV^{ème} siècle avant J.C. en rive droite de la Garonne, Toulouse se développe doucement, s'inscrivant dans un maillage de bourgs et de bastides créés aux XII^{ème} et XIII^{ème} siècles. Elle gagne peu à peu son statut de capitale « régionale » grâce au pastel (XV^{ème} siècle), puis au Canal du Midi (XVII^{ème} siècle). Mais c'est au XIX^{ème} siècle qu'elle connaît un premier essor important lié à l'exode rural et à l'arrivée du chemin de fer. L'absence de révolution industrielle à cette époque lui confère néanmoins un caractère encore très « rural ».

Il faut attendre la forte croissance démographique des années 1960 pour que la ville centre et les communes périphériques commencent véritablement à se développer. Cette « **explosion urbaine** » engendre un tournant dans les formes urbaines créées, avec l'apparition des grands ensembles d'habitat collectif. Sans contrainte physique majeure, les années 1990 voient l'étalement urbain pavillonnaire s'accélérer au-delà de la ville-centre et des bourgs, accroissant l'extension d'une forme urbaine principale : le lotissement, ainsi que le phénomène de mitage des espaces agro-naturels.

A l'ouest, à l'est et au sud, les perspectives offertes dans les paysages de grandes cultures, d'openfield, sont lointaines et très larges, vers les Pyrénées au Sud ou les coteaux vallonnés. Néanmoins, elles rendent encore plus prégnant, dans ce paysage simplifié, le développement de l'habitat périurbain et diffus. Les espaces bâtis y côtoient les espaces agricoles, le plus souvent **sans transition paysagère. De nombreuses limites urbaines sont ainsi fluctuantes au gré des extensions urbaines et rarement pensées**, pouvant occasionner des conflits d'usage.

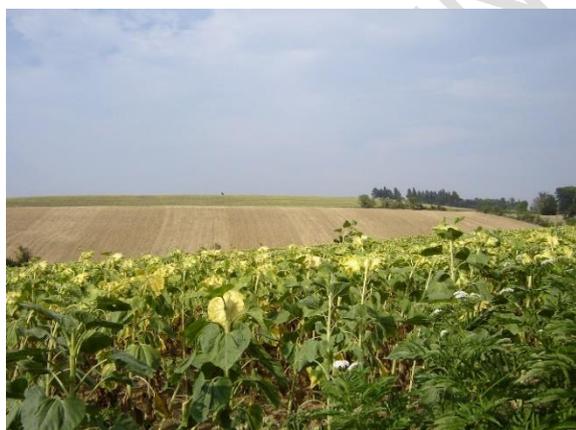
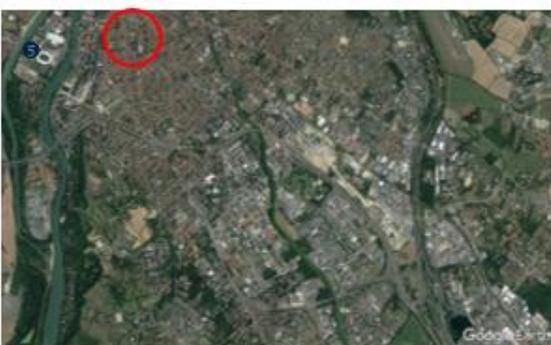


Fig. 138 : Grandes cultures à Clermont-le-Fort, maraîchage à Blagnac

Source : AUAT



Evolution du Sud de Toulouse sur plus de 100 ans (quartier Saint-Michel)

- ❶ Plan Etat-major, 1881
- ❷ Photo aérienne, 1926
- ❸ Photo aérienne, 1941
- ❹ Photo aérienne, 1966
- ❺ Image satellite Google Earth, 2018

Fig. 139 : Evolution d'un quartier de Toulouse sur une période de 100 ans

Source : AUAT

En 70 ans, les paysages urbains ont ainsi profondément changé. Les constructions contemporaines s'inscrivent en rupture avec les formes bâties traditionnelles. Tout oppose « ancien » et « nouveau » bâti : couleurs, matériaux, végétation, implantation sur la parcelle...

On constate, sur les dernières décennies, une perte progressive de « l'intelligence » du site, brouillant ainsi la perception et la compréhension des paysages urbains. Plusieurs paysages urbains en sont les témoins :

- Les **zones pavillonnaires offrent un paysage très uniforme**, caractère que renforcent les formes architecturales, la trame géométrique des quartiers, souvent étrangère à ceux des tissus environnants. Nombre de ces opérations n'ont également **pas pris en compte le relief ou les perspectives** sur l'environnement. Cette forme d'habitat a banalisé les paysages.
- Les quartiers de grands ensembles ont, quant à eux, donné au paysage urbain de nouvelles dimensions, verticale pour les tours et horizontale pour les barres. Ces morceaux de ville parfois conséquents, sont très marquants dans la ligne d'horizon urbaine. Ils font l'objet depuis une trentaine d'années d'opérations de réhabilitation ou de démolition/reconstruction, créant progressivement un **nouveau paysage plus nuancé, plus en greffe sur la ville et ses espaces publics**.
- Les **zones commerciales et d'activités périphériques** sont caractérisées par l'hétérogénéité des formes, des volumes, des matériaux utilisés (béton, verre, métal, aluminium), qui accentue souvent les ruptures avec leur environnement. Les vues offertes ont un impact fort sur le paysage. C'est le fait de **l'emprise très conséquente de ces zones** (Aéroconstellation sur Blagnac, la Briqueterie Gélis à Colomiers...). C'est aussi le fait d'une **implantation très linéaire** associée aux axes de communication ; contribuant à créer des **entrées de villes anarchiques, déqualifiées** (absence de conception paysagère, foisonnement de panneaux signalétiques et publicitaires). La requalification de certaines zones périphériques, notamment commerciales, s'est néanmoins engagée récemment, leur piètre qualité urbaine nuisant à leur attractivité.



Fig. 140 : Pin-Balma

Source : AUAT



Fig. 141 : Muretain Agglo

Source : AUAT



Fig. 142 : Silo à grain, Lespinasse

Source : AUAT



Fig. 143 : Zone industrielle de Joffrery, Muret

Source : SMEAG, Didier Taillefer

Au cours des dix dernières années, de nombreux projets ont cependant participé à la création de **nouveaux paysages urbains**. En effet, l'**opportunité du renouvellement urbain** permet de remodeler les espaces publics, concevoir de nouvelles centralités et de doter le territoire d'un patrimoine bâti renouvelé par des gestes architecturaux forts. La mise en scène des paysages nocturnes ou l'accueil d'évènements (fêtes, marchés de plein vent, festivals, cirques...) participent également à renouveler les paysages urbains et leurs perceptions.

De plus en plus d'aménagements contemporains, pour peu qu'ils soient conçus avec une **vision d'ensemble**, s'inscrivent dans les paysages préexistants, intégrant la géographie et l'histoire des lieux.



Fig. 144 : Pavillon Blanc par Riciotti, Colomiers

Source : AUAT



Fig. 145 : Reconstruction de logements et du centre commercial à Empalot, Toulouse

Source : GOTHAM



Fig. 146 : Quartier Tucard, Saint-Orens
Source : Ulrich Lebeuf/Myop



Fig. 147 : Terminus du tramway, Andromède, Blagnac
Source : Picci



Fig. 148 : Projet de liaisons actives en appui sur la trame verte et bleue, Cornebarrieu
Source : AUAT



Fig. 149 : Reconversion de la Caserne Niel, Toulouse
Source : Balloïde, C. Picci



Zoom sur les lisières, transition ou interface : les fronts urbains en question

L'étalement urbain important, les mutations paysagères rapides et d'ampleur qui ont marqué le territoire de la grande agglomération toulousaine interpellent le temps et l'espace du « changement », l'évolution des liens physiques et paysagers entre « la ville » et « la campagne », entre les espaces urbanisés et les espaces ouverts.

Cette distinction entre espaces urbanisés et espaces ouverts implique une rupture souvent brutale entre les deux. Par ailleurs, cette limite est mouvante selon le rythme d'urbanisation, ce qui rend leur traitement d'autant plus complexe. Ces liens sont encore rarement pensés et conçus en conséquence. Ils sont alors « lignes de front », « limites », « lisières », qui doivent contenir l'urbain tout en protégeant le « non urbain ».



Fig. 150 : Limite urbaine nette, sans accès aux espaces ouverts ou forestiers (fonds de jardins, de parcelles d'activités, sans traitement qualitatif) – Exemple sur Castelginest

Source : AUAT



Fig. 151 : Front très découpé, bâti isolé, contact important avec les espaces ouverts mais sans accès, risque de fragilisation de l'activité agricole – Exemple sur Saint-Hilaire

Source : AUAT



Fig. 152 : Limite urbaine constituée par un élément linéaire infranchissable, sans accès aux espaces ouverts – Exemple sur Montgiscard

Source : AUAT

Des projets plus qualitatifs ont néanmoins porté une attention sur cette **ligne de contact, étroite ou plus épaisse**, qui fait alors **transition** entre espaces urbanisés et espaces ouverts. Porteuse d'une ou plusieurs fonctions récréatives, environnementales, paysagères..., cette zone de transition, plus ou moins aménagée, permet des échanges d'un espace à l'autre, dans un registre de valeurs plus collectif.

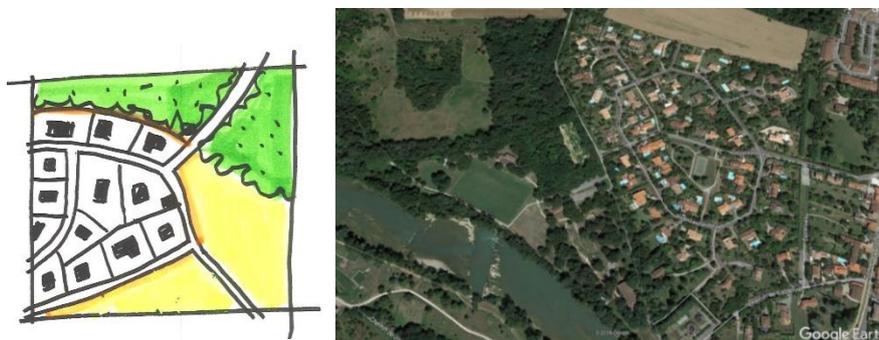


Fig. 153 : Limite urbaine constituée par une lisière accessible, perméable en termes physiques et paysagers aux espaces ouverts – Exemple sur Lacroix-Falgarde

Source : AUAT

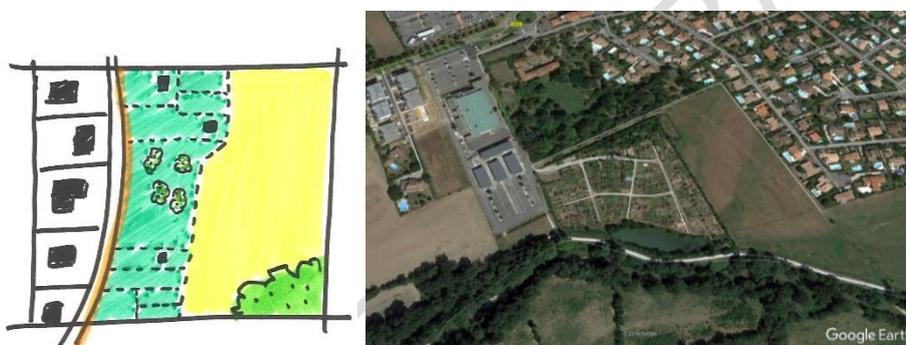


Fig. 154 : Transition constituée par des espaces urbains ouverts, contacts multiples avec les espaces ouverts – Exemple sur Tournefeuille

Source : AUAT

Enfin, totalement intégrée dans le projet d'aménagement, la **zone d'interface** intègre les réalités du relief, de la végétation, et articule qualité de l'espace (vues, paysages, lisibilité...) et qualité fonctionnelle (accessibilité, fonctions, usages...). Il s'agit d'un véritable **secteur de projet, accessible, perméable, qui vise les interactions et les valorisations réciproques** entre espaces urbanisés et espaces ouverts, favorables à de nouveaux usages.



Fig. 155 : Interface par interpénétration des espaces (connexion entre espaces ouverts et réseau des espaces verts urbains, continuité et accessibilité maintenues) - Exemple sur Balma

Source : AUAT

> Des pressions urbaines sur l'activité agricole¹

La forte attractivité démographique et économique de la grande agglomération toulousaine présente également de **multiples conséquences sur l'activité agricole du territoire, son foncier et son fonctionnement**, à savoir :

- Une perte de continuité du parcellaire agricole : fragmentation et morcellement par les zones urbaines, enclavement des sites ou des sièges d'exploitation mais aussi des différents bâtiments agricoles, des parcelles, des équipements d'irrigation...
- Spéculation et rétention foncière
- Limitation des pratiques agricoles sur les parcelles contiguës à la zone bâtie
- Difficultés d'accès et de circulation des engins agricoles
- Morcellement des parcelles d'une même exploitation : contraintes d'exploitation, allongement des parcours
- Distension des liens entre les agriculteurs et la population urbaine engendrant des conflits de voisinage.
- Fragmentation des milieux et perte de biodiversité.

Ainsi, le lien entre les professionnels agricoles et la population urbaine s'est fortement desserré depuis les années 1970, à l'instar de la fin de l'exode rural. **Les producteurs comme les zones de productions se sont éloignés des zones habitées** à la fois pour des raisons de disponibilités du foncier, et pour permettre aux activités de se développer autour des villes.

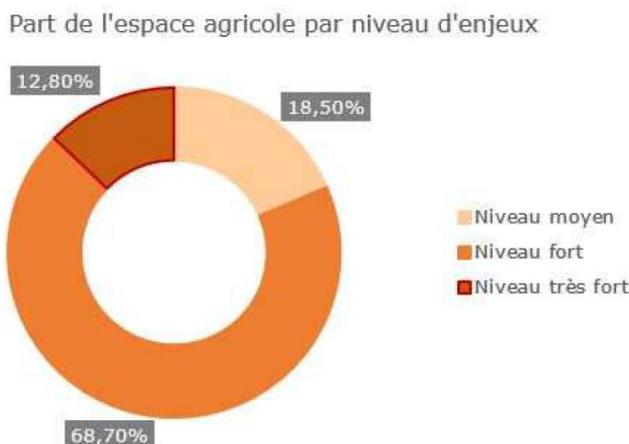
Pour autant, **l'espace agricole occupe le territoire de la grande agglomération toulousaine en trois dimensions. Spatialement** en premier lieu car l'activité agricole couvre près de la moitié de la superficie du territoire. **Visuellement**, également, car la composante paysagère de l'agriculture est forte dans ce contexte urbain et périurbain souhaitant proposer un cadre de vie accueillant aux habitants actuels et futurs. L'agriculture offre ainsi des espaces de respiration et améliore ses pratiques en faveur de l'environnement. Enfin, **économiquement**, les filières agricoles amont et aval générant de l'emploi et de l'activité économique.

L'étude spécifique menée par la chambre d'agriculture de Haute-Garonne² a permis d'identifier spatialement les **secteurs agricoles « sous pression urbaine »**, c'est-à-dire à fort intérêt agricole mais présentant un risque de changement de destination en raison de la pression urbaine (cf. carte en page suivante).

Ces secteurs représentent 6 183 hectares, soit 12,8% des espaces agricoles (niveau très fort). Ils sont situés en particulier en zone urbaine et en zone périurbaine dense. 68,7% des espaces agricoles sont également considérés comme en niveau « fort » de pression urbaine (33 064 ha).

Fig. 156 : Répartition de l'espace agricole par niveau d'enjeux

Source : Chambre d'agriculture de Haute-Garonne, Etude agricole dans le cadre de la deuxième révision du SCoT de la grande agglomération toulousaine, Partie 2 - Analyse spatiale des enjeux agricoles et identification des secteurs sous pression urbaine, 2022



¹ Cf. étude de la chambre d'agriculture en annexe : Chambre d'agriculture de Haute-Garonne, Etude agricole dans le cadre de la deuxième révision du SCoT de la grande agglomération toulousaine, Partie 2 - Analyse spatiale des enjeux agricoles et identification des secteurs sous pression urbaine, 2022

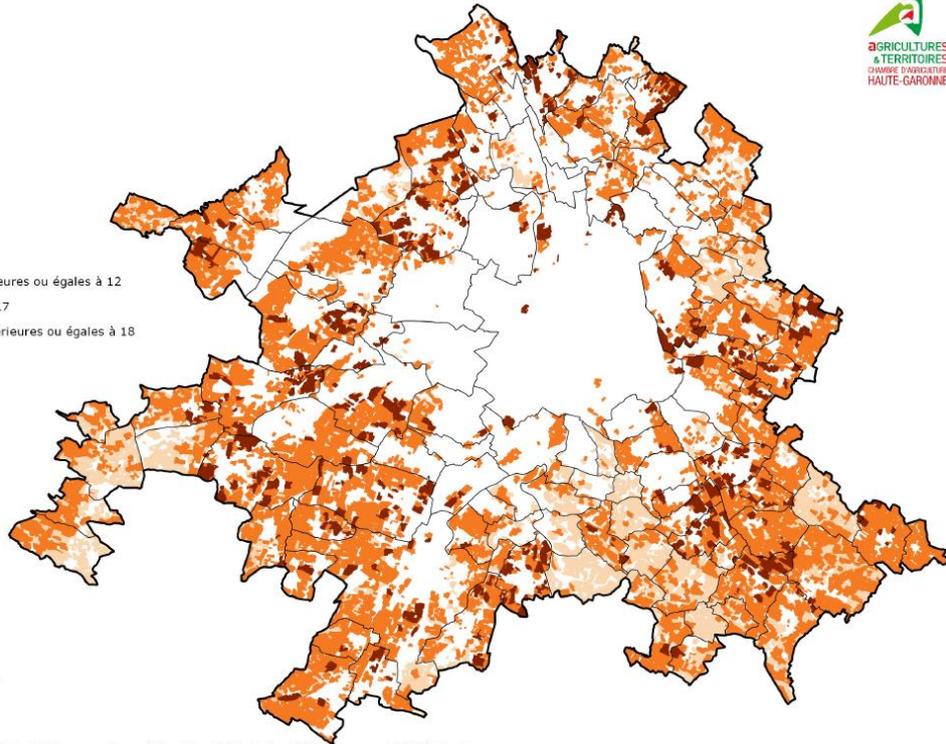
² Idem

SCoT GAT
Carte des enjeux



Enjeux :

-  Enjeu moyen : notes inférieures ou égales à 12
-  Enjeu fort : notes de 13 à 17
-  Enjeu très fort : notes supérieures ou égales à 18
-  SCoT GAT
-  Limites communales



Sources : RPG2019, DDT, INAO, Potentialités agronomiques de la région Midi-Pyrénées, CRAMP, Longueval (1962), Charte Agriculture Urbanisme et Territoires, remembrement opendata data.gouv, CD31, INSEE, AUA/T, géoportail de l'urbanisme. Réalisation 08 janvier 2021 et mise à jour septembre 2022.

Fig. 157 : Secteurs agricoles « sous pression urbaine » et niveau de pression

Source : Chambre d'agriculture de Haute-Garonne, Etude agricole dans le cadre de la deuxième révision du SCoT de la grande agglomération toulousaine, Partie 2 - Analyse spatiale des enjeux agricoles et identification des secteurs sous pression urbaine, 2022

L'analyse de ces secteurs sous pression amène à s'interroger sur la manière d'appréhender l'agriculture dans l'aménagement du territoire et dans le projet territorial. Une inversion du regard sur les espaces **agricoles** est nécessaire afin de positionner l'agriculture dans sa multifonctionnalité et afin de faire face à des objectifs de résilience face aux défis climatiques, alimentaires et économiques des grandes métropoles.



Zoom sur le photovoltaïque et l'artificialisation des sols

Afin de répondre aux objectifs de production d'énergie renouvelable fixés par l'Etat, les centrales solaires photovoltaïques au sol fleurissent sur le territoire français, questionnant l'artificialisation des sols qu'elles peuvent engendrer ainsi que leur impact pour les activités agricoles et les espaces naturels.

Néanmoins, la circulaire du 18 décembre 2009 relative au développement et au contrôle des centrales photovoltaïques au sol « réaffirme la **priorité donnée à l'intégration du photovoltaïque sur les bâtiments et sur les sites déjà artificialisés**, et la traduction de cet objectif dans les plans locaux d'urbanisme ». En outre, le gouvernement français a choisi de **soutenir et contrôler** le développement des systèmes photovoltaïques de puissance supérieure à 100 kW via un mécanisme d'appels d'offres (gérés par la Commission de Régulation de l'Energie) comprenant des critères de performance environnementale (empreinte carbone des modules et, pour les systèmes installés au sol, une limitation aux zones urbanisées ou spécifiquement autorisant les parcs de production d'énergies renouvelables, avec des exclusions explicites pour les zones agricoles).

Depuis 2018, les installations agrivoltaïques font désormais l'objet **d'appels d'offres spécifiques de la Commission de Régulation de l'Energie** (relatives aux installations innovantes). En effet, ces installations permettent à la fois de développer une production d'énergie solaire, tout en maintenant une activité agricole sur la parcelle et en apportant un complément de revenu pour l'agriculteur. Ces activités agricoles peuvent, par ailleurs, tirer des bénéfices de l'installation de ces panneaux solaires : c'est ce qu'on appelle l'agrivoltaïsme dynamique (protection contre les aléas climatiques, inclinaison en fonction des nécessités d'ensoleillement ou d'ombrage...). La production d'électricité y est ainsi volontairement désoptimisée au profit de la plante qui devient prioritaire.

La loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables du 10 mars 2023 apporte une définition de l'agrivoltaïsme : « Une installation agrivoltaïque est une installation de production d'électricité utilisant l'énergie radiative du soleil et dont les modules sont situés sur une parcelle agricole où ils **contribuent durablement à l'installation, au maintien ou au développement d'une production agricole** ». Elle fixe également des critères spécifiques permettant d'identifier ce type d'installation, au regard des services rendus à la parcelle agricole.



Fig. 158 : Culture de ginseng en agrivoltaïsme sur la commune de Seysses

Source : France Ginseng

3.5. Enjeux

> Renforcement de la lutte contre l'étalement urbain

Limitation des extensions urbaines

Maîtrise de l'urbanisation

Mise en œuvre d'une politique foncière

Préservation du foncier agricole

> Optimisation de l'usage du foncier

Poursuite du renouvellement urbain

Densification urbaine, notamment au niveau des centralités

Développement de formes urbaines économes en foncier

Requalification des friches urbaines

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

Prise en compte des spécificités territoriales et des morphologies urbaines et paysagères

> Renaturation de la ville

Création et mise en réseau des espaces de nature

Développement de la multifonctionnalité des espaces de nature

Garantie d'un maillage d'espaces de nature au sein de la ville

Prise en compte de l'importance des services écosystémiques (santé, îlots de fraîcheur, gestion des risques...)

Désartificialisation des sols

Maintien de coupures d'urbanisation

> Valorisation des franges urbaines

Ouverture sur les grands paysages

Qualification des entrées de ville

Développement d'un front urbain plus qualitatif, support d'usages en lien avec les espaces agro-naturels

Amélioration des ambiances paysagères urbaines

Développement de l'agriculture urbaine en proximité des espaces urbanisés

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	6
Fig. 2 : La grande agglomération toulousaine au 1 ^{er} juin 2023.....	9
Fig. 3 : Toulouse Métropole au 1 ^{er} juin 2023	10
Fig. 4 : Le Muretain Agglo au 1 ^{er} juin 2023	11
Fig. 5 : Le Sicoval au 1 ^{er} juin 2023	12
Fig. 6 : Le Grand Ouest Toulousain au 1 ^{er} juin 2023.....	13
Fig. 7 : La communauté de Communes des Coteaux Bellevue au 1 ^{er} juin 2023	14
Fig. 8 : Couverture de la grande agglomération toulousaine en documents d'urbanisme au 1 ^{er} juin 2023.....	16
Fig. 9 : Evolution démographique de l'aire urbaine toulousaine.....	18
Fig. 10 : Le système urbain du grand sud-ouest de la France.....	19
Fig. 11 : Les deux systèmes urbains en lien avec Toulouse : les villes à 1h et les grandes métropoles du sud-ouest.....	19
Fig. 12 : Interscot et Dialogue Métropolitain : deux échelles de coopérations interterritoriales	20
Fig. 13 : Le système métropolitain toulousain	21
Fig. 14 : Mesure comparée de la performance économique de l'aire urbaine de Toulouse depuis 2010 (décomposition de l'évolution de l'emploi et indice de performance relatif) 23	
Fig. 15 : Accessibilité ferroviaire des grandes villes françaises de/vers Paris.....	27
Fig. 16 : Meilleur temps de trajet vers les grands centres urbains (de centre à centre) ..	28
Fig. 17 : Evolution de l'emploi dans la grande agglomération toulousaine depuis 1975 ..	30
Fig. 18 : Evolution nette annuelle de l'emploi salarié privé dans la grande agglomération toulousaine	31
Fig. 19 : Evolution du nombre d'emplois, du nombre d'actifs et du nombre d'habitants au sein de la grande agglomération toulousaine entre 2006 et 2020.....	32
Fig. 20 : Evolution du taux de création d'établissements au sein de la grande agglomération toulousaine entre 2015 et 2020.....	33
Fig. 21 : Evolution de l'emploi salarié privé par grande sphère économique dans la grande agglomération toulousaine (base 100 en 2006)	34
Fig. 22 : Où habitent les habitants occupant les emplois existants au sein de chaque intercommunalité de la grande agglomération toulousaine en 2020 ?.....	35
Fig. 23 : Zone d'emploi de Toulouse en 2020	38
Fig. 24 : L'évolution de l'emploi communal entre 1975 et 2020 au sein de la grande agglomération toulousaine.....	39
Fig. 25 : Emploi salarié privé par établissements de la grande agglomération toulousaine en 2022	39
Fig. 26 : Nombre d'actifs pour un emploi à l'échelle des communes de la grande agglomération toulousaine en 2020	40
Fig. 27 : Les pôles économiques de la grande agglomération toulousaine	41
Fig. 28 : Concentration des grandes fonctions économiques au sein de secteurs hyper-métropolitains.....	42

Fig. 29 : Desserte en transports en commun des secteurs de concentration des fonctions métropolitaines	43
Fig. 30 : Localisation de l'emploi productif et de l'emploi présentiel au sein de la grande agglomération toulousaine en 2022	44
Fig. 31 : Localisation des emplois salariés privés par établissement des secteurs aéronautique et aérospatial et des autres activités industrielles en 2022	44
Fig. 32 : Localisation des emplois salariés privés par établissement dans le secteur du numérique en 2022	45
Fig. 33 : Localisation des emplois salariés privés par établissement dans les secteurs du bâtiment et des travaux publics en 2022	45
Fig. 34 : Localisation des emplois salariés privés par établissement dans le secteur de la logistique en 2022	45
Fig. 35 : Immeubles de bureaux construits entre 2010 et 2015	46
Fig. 36 : Répartition des entrepôts de logistique commerciale à l'échelle de l'agglomération toulousaine élargie	49
Fig. 37 : Evolution de l'offre en grandes surfaces (en m ²) au sein de la grande agglomération toulousaine entre 2008 et 2021.....	50
Fig. 38 : Offre en grandes surfaces commerciales au sein de la grande agglomération toulousaine au 31 décembre 2021	51
Fig. 39 : Répartition de l'offre en grandes surfaces par types d'activités commerciales au sein de la grande agglomération toulousaine au 31 décembre 2021	52
Fig. 40 : Evolution de l'offre en grandes surfaces par types d'activités commerciales au sein de la grande agglomération toulousaine entre 2008 et 2021.....	53
Fig. 41 : Evolution des surfaces autorisées en CDAC au sein de la grande agglomération toulousaine entre 2008 et 2021.....	54
Fig. 42 : Evolution comparée (base 100) des surfaces commerciales ouvertes et de la population au sein de la grande agglomération toulousaine entre 2009 et 2021.....	55
Fig. 43 : Nombre de « petits » commerces par commune au sein de la grande agglomération toulousaine en 2022	57
Fig. 44 : Répartition des petits commerces par type d'activités commerciales au sein de la grande agglomération toulousaine en 2022.....	58
Fig. 45 : Evolution du nombre de petits commerces par types d'activités commerciales (en base 100) au sein de la grande agglomération toulousaine entre 2008 et 2022	58
Fig. 46 : Evolution du nombre de commerces de proximité/du quotidien (en base 100) et évolution de la population de la grande agglomération toulousaine entre 2008 et 2022	59
Fig. 47 : Les pôles commerciaux périphériques au sein de la grande agglomération toulousaine au 31 décembre 2021	60
Fig. 48 : Evolution de l'offre en grandes surfaces par pôles commerciaux périphériques au sein de la grande agglomération toulousaine entre 2009 et 2022.....	61
Fig. 49 : Desserte en transports collectifs des pôles commerciaux périphériques de la grande agglomération toulousaine	62
Fig. 50 : Secteurs de rayonnement des pôles commerciaux de plus de 25 000 m ²	63
Fig. 51 : Découpage du territoire dans le cadre de l'Enquête Ménages Déplacements de 2013.....	63
Fig. 52 : Installation d'un abri à vélo et de jeux pour enfants sur le parking du centre commercial de Fenouillet.....	64

Fig. 53 : Ombrières photovoltaïques du parking du centre commercial de Fenouillet	65
Fig. 54 : Parking silo du centre commercial de Saint-Orens de Gameville.....	65
Fig. 55 : Croissance démographique annuelle moyenne dans l'aire d'attraction de Toulouse (à périmètre constant)	67
Fig. 56 : Evolution de la population de la grande agglomération toulousaine et évolution (en base 100) de la population de ses intercommunalités	68
Fig. 57. Taux de croissance annuelle de la population communale de la grande agglomération toulousaine et de l'aire d'attraction entre 2014 et 2020	68
Fig. 58 : Soldes migratoire apparent et naturel au sein de la grande agglomération toulousaine entre 2014 et 2020	69
Fig. 59. Contributions des soldes naturel et migratoire apparent à la croissance démographique de la grande agglomération toulousaine entre 2014 et 2020	70
Fig. 60 : Flux entrants et sortants de la grande agglomération toulousaine au cours d'une année	71
Fig. 61 : Où s'installent les nouveaux arrivants au sein de la grande agglomération toulousaine ?	72
Fig. 62 : Répartition de la population au sein de la grande agglomération toulousaine et de l'aire d'attraction de Toulouse en 2020	73
Fig. 63 : Evolutions démographiques projetées à l'horizon 2050	74
Fig. 64 : Revenu médian disponible par unité de consommation dans l'aire d'attraction de Toulouse en 2020	75
Fig. 65 : Taux de pauvreté par commune au sein de la grande agglomération toulousaine en 2020	76
Fig. 66 : Part des 30-34 ans diplômés du supérieur	77
Fig. 67 : Part de la population des diplômés du supérieur parmi la population de 15 ans ou plus non scolarisée au sein de la grande agglomération toulousaine.....	78
Fig. 68 : Part des cadres dans la population active de la grande agglomération toulousaine	79
Fig. 69 : Part des familles avec enfant(s) sur l'ensemble des ménages	80
Fig. 70 : Taille moyenne des ménages en 2014 et 2020 des intercommunalités de la grande agglomération toulousaine et de l'aire d'attraction	80
Fig. 71 : Evolution de la structure par âge de la population au sein de la grande agglomération toulousaine.....	81
Fig. 72 : Evolution de la population de moins de 25 ans au sein de la grande agglomération toulousaine entre 2009 et 2020	82
Fig. 73 : Evolution du nombre de naissances au sein de l'agglomération toulousaine.....	82
Fig. 74 : Evolution du nombre d'habitants âgés de 65 ans ou plus au sein de la grande agglomération toulousaine entre 2009 et 2020.....	83
Fig. 75 : Part des 65 ans ou plus au sein de la population.....	83
Fig. 76 : Evolution de la structure par âge de la population entre 1982 et 2060 au sein de la grande agglomération toulousaine.....	84
Fig. 77 : Période de construction des résidences principales au sein de la grande agglomération toulousaine.....	85
Fig. 78 : Autorisations de logements dans l'aire d'attraction toulousaine entre 2012 et 2022	86

Fig. 79 : Caractéristiques du parc de logements des intercommunalités de la grande agglomération toulousaine.....	86
Fig. 80 : Evolution des logements autorisés dans la grande agglomération toulousaine .	87
Fig. 81 : Répartition des logements de la grande agglomération par nombre de pièces en 2014 et 2020	87
Fig. 82 : Zonage des communes de la grande agglomération toulousaine au regard des politiques de logements en 2022	88
Fig. 83 : Répartition des ventes immobilières (maisons et appartements) par type de biens et ancienneté pour chaque intercommunalité. Cumul des ventes entre 2015 et 2021. ...	89
Fig. 84. Prix médians au mètre carré des biens à la vente (maisons, appartements, terrains constructibles) par intercommunalité - cumul des ventes entre 2015 et 2021.....	90
Fig. 85 : Part des logements locatifs privés (loués vides) parmi les résidences principales	91
Fig. 86 : Loyers médians au sein de la ville de Toulouse et dans l'agglomération toulousaine en 2022	92
Fig. 87 : Taux de logements sociaux en 2022 au sein des communes de la grande agglomération toulousaine assujetties à la loi SRU.....	93
Fig. 88 : Caractéristiques d'occupation du parc de résidences principales des intercommunalités de la grande agglomération toulousaine en 2020	94
Fig. 89 : L'occupation du parc de résidences principales de la grande agglomération toulousaine	95
Fig. 90 : Les communes jouant un rôle structurant dans l'armature territoriale	101
Fig. 91 : L'armature en bassins de vie.....	102
Fig. 92 : Critères de définition de l'armature territoriale	103
Fig. 93 : Evolution des effectifs scolaires entre 2004 et 2021 (maternelles et élémentaires)	105
Fig. 94 : Nombre de médecins généralistes pour 10 000 habitants en 2021	107
Fig. 95 : Taux de raccordement des locaux de l'agglomération toulousaine au 1 ^{er} trimestre 2023.....	108
Fig. 96 : Couverture 4G et 5G de l'agglomération toulousaine au 1 ^{er} trimestre 2023 ...	109
Fig. 97 : Le trafic, un mardi matin à Toulouse, en heure de pointe (8h-9h).....	113
Fig. 98 : Périmètres de l'Enquête Mobilités de 2023	114
Fig. 99 : Evolution des temps de parcours entre heures creuses et heure pleine du matin (8h-9h).....	116
Fig. 100 : Le réseau structurant Tisséo en 2022 (métro, tramway, téléphérique et bus Linéo)	117
Fig. 101 : Les transports régionaux d'Occitanie au sein de la grande agglomération toulousaine.....	119
Fig. 102 : Réseau structurant et lignes associées à l'horizon 2026	120
Fig. 103 : Evolution des périmètres d'influence autour du réseau structurant de transports en commun au sein du ressort territorial de Tisséo Collectivités.....	121
Fig. 104 : Communes desservies par le réseau structurant de transports collectifs.....	122
Fig. 105 : Aires et spots de covoiturage de l'agglomération toulousaine au 31 décembre 2021.....	124

Fig. 106 : Aménagements cyclables existants sur le périmètre du ressort territorial en 2022	125
Fig. 107 : Le tracé du réseau express vélo	126
Fig. 108 : Parts modales selon les tranches de distance (en %)	130
Fig. 109 : Enquête relative au stationnement sur le lieu de travail	131
Fig. 110 : Evolution du nombre d'entreprises ayant engagé une démarche de plan de mobilité	133
Fig. 111 : Poids des modes dans les déplacements, distances parcourues et émissions de gaz à effet de serre	134
Fig. 112 : Répartition des émissions de gaz à effet de serre au sein de la grande agglomération toulousaine	135
Fig. 113 : Les cinq grands parcs toulousains	136
Fig. 114 : Occupation des sols par typologie d'espaces au sein de la grande agglomération toulousaine et de ses intercommunalités en 2022 (en hectares)	140
Fig. 115 : Occupation des sols de la grande agglomération toulousaine en 2022	141
Fig. 116 : Espaces agricoles au sein de la grande agglomération toulousaine en 2022	144
Fig. 117 : Espaces naturels et surfaces en eau au sein de la grande agglomération toulousaine en 2022	145
Fig. 118 : Espaces agro-naturels classés en zones urbanisées (U) et à urbaniser (AU) au sein des documents d'urbanisme locaux de la grande agglomération toulousaine au 1 ^{er} janvier 2024	146
Fig. 119 : Vocations des espaces urbanisés en 2022 au sein de la grande agglomération toulousaine	147
Fig. 120 : Espaces urbanisés par usage, au sein de la grande agglomération toulousaine en 2022	148
Fig. 121 : Espaces urbanisés végétalisés au sein de la grande agglomération toulousaine en 2022	149
Fig. 122 : Multifonctionnalité de la nature en ville	150
Fig. 123 : Evolution annuelle des espaces agro-naturels par période intercensitaire entre 2009 et 2022 au sein de la grande agglomération toulousaine (en hectares par an)	151
Fig. 124 : Participation des intercommunalités dans la consommation d'espaces agro-naturels entre 2009 et 2022 au sein de la grande agglomération toulousaine	151
Fig. 125 : Consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers par intercommunalité de la grande agglomération toulousaine entre 2009 et 2022 (en hectares par an)	152
Fig. 126 : Evolution des espaces urbanisés de la grande agglomération toulousaine entre 2009 et 2022	152
Fig. 127 : Surfaces échangées entre les espaces agricoles , naturels (dont eau) et urbanisés entre 2009 et 2022 au sein de la grande agglomération toulousaine	153
Fig. 128 : Evolution des espaces agro-naturels entre 2009 et 2022 au sein de la grande agglomération toulousaine	154
Fig. 129 : Remblaiement d'une gravière entre 2009 et 2022 au sein du Muretain Agglo	154
Fig. 130 : Evolution des espaces urbanisés entre 2009 et 2022 au sein de la grande agglomération toulousaine	155

Fig. 131 : Nouvelles vocations des espaces ayant été urbanisés entre 2009 et 2022 au sein de la grande agglomération toulousaine	156
Fig. 132 : Création d'un nouvel échangeur autoroutier entre 2009 et 2022 sur le Sicoval	156
Fig. 133 : Extension urbaine versus intensification urbaine entre 2009 et 2022 au sein du Muretain Agglo	157
Fig. 134 : Disparition d'espaces urbanisés végétalisés au profit de l'intensification urbaine entre 2009 et 2022 au sein de la grande agglomération toulousaine	158
Fig. 135 : Extensions urbaines à destination résidentielle versus intensifications urbaines entre 2009 et 2022 au sein du Sicoval	159
Fig. 136 : Extensions urbaines à destination économique et d'équipements entre 2009 et 2022 au sein de la plateforme aéroportuaire	160
Fig. 137 : Artificialisation des sols observée pour la période 2009-2022 au sein de la grande agglomération toulousaine et pour chaque intercommunalité (en hectares)	162
Fig. 138 : Grandes cultures à Clermont-le-Fort, maraîchage à Blagnac.....	163
Fig. 139 : Evolution d'un quartier de Toulouse sur une période de 100 ans	164
Fig. 140 : Pin-Balma	165
Fig. 141 : Muretain Agglo	165
Fig. 142 : Silo à grain, Lespinasse	166
Fig. 143 : Zone industrielle de Joffrery, Muret	166
Fig. 144 : Pavillon Blanc par Riciotti, Colomiers	166
Fig. 145 : Reconstruction de logements et du centre commercial à Empalot, Toulouse	166
Fig. 146 : Quartier Tucard, Saint-Orens.....	167
Fig. 147 : Terminus du tramway, Andromède, Blagnac.....	167
Fig. 148 : Projet de liaisons actives en appui sur la trame verte et bleue, Cornebarrieu	167
Fig. 149 : Reconversion de la Caserne Niel, Toulouse	167
Fig. 150 : Limite urbaine nette, sans accès aux espaces ouverts ou forestiers (fonds de jardins, de parcelles d'activités, sans traitement qualitatif) – <i>Exemple sur Castelginest</i>	168
Fig. 151 : Front très découpé, bâti isolé, contact important avec les espaces ouverts mais sans accès, risque de fragilisation de l'activité agricole – <i>Exemple sur Saint-Hilaire</i>	168
Fig. 152 : Limite urbaine constituée par un élément linéaire infranchissable, sans accès aux espaces ouverts – <i>Exemple sur Montgiscard</i>	168
Fig. 153 : Limite urbaine constituée par une lisière accessible, perméable en termes physiques et paysagers aux espaces ouverts – <i>Exemple sur Lacroix-Falgarde</i>	169
Fig. 154 : Transition constituée par des espaces urbains ouverts, contacts multiples avec les espaces ouverts – <i>Exemple sur Tournefeuille</i>	169
Fig. 155 : Interface par interpénétration des espaces (connexion entre espaces ouverts et réseau des espaces verts urbains, continuité et accessibilité maintenues) - <i>Exemple sur Balma</i>	169
Fig. 156 : Répartition de l'espace agricole par niveau d'enjeux	170
Fig. 157 : Secteurs agricoles « sous pression urbaine » et niveau de pression	171
Fig. 158 : Culture de ginseng en agrivoltaïsme sur la commune de Seysses.....	172



11 boulevard des Récollets, 31400 Toulouse

05.34.42.42.80

contact@smeat-agglotoulouse.fr

