

Annexe C

Analyse des avis des personnels publics consultés

1/ LES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

L'Etat, en tant que PPA (avis du 28 octobre 2010)

AVIS DE L'ETAT	REPONSE OU COMMENTAIRE DU SMEAT
La <u>densification</u> des secteurs déjà urbanisés et la maîtrise de l'étalement urbain constituent donc, des enjeux prioritaires sur ce territoire.	Le SCoT, ainsi que le rappelait la note annexée à l'enquête publique, fait bien de cet objectif une priorité.
L'application des niveaux de densité recommandés par typologie de pixels, donne une capacité d'accueil d'individus (environ 500 000) supérieure aux objectifs chiffrés dans les orientations du document (300 000 individus à accueillir en extension en fourchette haute).	Les pixels ne représentent pas un objectif de consommation ; combinés aux autres prescriptions du SCoT, ils permettent d'encadrer la consommation foncière selon l'objectif du SCoT.
La densité maximale fixée par le SCoT en développement mesuré, hors noyau villageois, risque de favoriser l'étalement urbain.	Cette densité maximale (qui est une recommandation) vise à préserver le principe de polarisation au profit de l'accueil en ville intense ou dans les noyaux villageois.
<u>Espaces agricoles et naturels</u> : préciser les critères qui ont permis de discriminer les espaces agricoles à préserver des espaces agricoles à protéger. Préciser la définition de ces espaces, en fonction, notamment de la qualité agronomique, de la typologie des activités agricoles à conserver au plus près de la ville intense, de la compacité et du rôle de réservoir biologique des milieux naturels.	Le DOG (p.10) indique les familles de critères utilisées par la chambre d'agriculture pour l'établissement du diagnostic agricole, pris en compte par le SCoT . En ce qui concerne les espaces naturels, l'étude Biotope 2009, a fourni les données de référence.

La vocation exacte des <u>espaces à préserver</u> mériterait d'être clarifiée : une partie de ces espaces semblent être vouée à l'urbanisation.	Définition figurant dans le DOG.
<u>Continuité écologique</u> : la bande de 100 m inconstructible et la notion d'inconstructibilité mériteraient d'être précisées (modalités d'application au niveau des PLU).	Des précisions sont apportées dans la fiche amendement n° 5.
<u>Paysages</u> : les enjeux liés aux axes de la Garonne et du Canal du Midi, structurant le territoire de l'agglomération ne sont pas suffisamment pris en compte.	Des travaux sont engagés, dans ce sens par les principales collectivités concernées : - CUGT, pour l'axe Garonne ; - SICOVAL, pour le canal du Midi.
La démarche de <u>contrat d'axe</u> mériterait d'être précisée et illustrée. En l'absence de priorisation et de planification des projets de TCSP, le dispositif risquerait de conduire à figer l'urbanisation dans la ville intense, favorisant le report de l'urbanisation sur les secteurs éloignés.	Question également traitée dans le rapport de la Commission d'enquête (point 2.5.1)
<u>Ferroviaire</u> : le projet de mise à 4 voies entre Saint-Jory et la gare Matabiau est peu abordé.	Les éléments relatifs à ce projets étaient trop ténus, lors du débat sur les orientations du PADD, pour pouvoir être pris en compte dans le SCoT.
Le SCoT n'aborde pas les perspectives de développement d'une offre de tram-train dont l'intérêt pourrait être de relier directement des espaces aux franges de la ville intense (Pibrac, Bazièges) au cœur d'agglomération.	Le SCoT ne se prononce pas sur des choix en matière modes de transports collectifs à haut niveau de service.
Le croisement des objectifs de production de nouveaux logements avec la production de logements sociaux par EPCI donne des ratios très disparates qu'il conviendrait de mieux expliquer (ex : Sicoval : 15%, Save au Touch : 37%).	Des précisions sont apportées dans la fiche amendement n° 17.
Les pixels dédiés ne sont pas caractérisés par le type d'activité. La pertinence de densités proposées peut donc difficilement être évaluée. Les densités proposées restent particulièrement faibles, y compris dans certains territoire de la ville intense.	En matière d'activité, on doit, en effet, constater l'absence d'outils permettant d'évaluer, a priori, la densité en individus permise par les documents d'urbanisme. Les typologies visent à les approcher, tout en rappelant que les densités sont des recommandations.
Les prescriptions relatives aux commerces traduisent plus une logique de polarisation qu'un outil de densification.	En effet ; étant toutefois souligné que la polarisation est une condition de la crédibilité du scénario d'intensification urbaine.

La réflexion sur la localisation de certaines activités, particulièrement stratégiques aurait méritée d'être davantage approfondie. La localisation de certaines activités présentant potentiellement des nuisances ou des risques technologiques, des installations nécessaires afin de garantir un maillage efficace de certains services publics sur le territoire, auraient pu être identifiées et réservés dans le SCoT.	Question également traitée dans le rapport de la Commission d'enquête (point 2.6, in fine)
La cohérence urbanisme-risque est insuffisamment prise en compte. Des pixels semblent situés sur des zones inondables (Lavernose-Lacasse, Muret, Saint-Jory : eurocentre, Baziège, Escalquens, Cugnaux).	Des précisions sont apportées dans la fiche amendement n° 7.
L'objectif d' <u>intensification</u> de l'urbanisation et de renouvellement urbain dans la ville intense mériterait d'être renforcé et devrait se concrétiser davantage en objectifs chiffrés et prescriptifs.	Au-delà de la prescription P52 (p 39 du DOG) et du tableau figurant p. 64 du DOG, l'hétérogénéité des tissus urbains concernés ne permet pas d'édicter des prescriptions générales chiffrées. Les contrats d'axe apporteront ces éléments, en tenant compte des différentes dispositions du SCoT.
Il semble indispensable que le SCoT se dote d'un <u>outil de suivi</u> et d'évaluation permettant de mieux phaser et conditionner le rythme de l'urbanisation à l'atteinte des objectifs de préservation des espaces agricoles et naturels.	Le SMEAT va, en effet, se doter d'un outil de veille active, dont les principes seront actés par délibération du Comité syndical.
Il conviendrait de définir un potentiel d'accueil maximal de population par EPCI ou par commune, au sein du territoire de développement mesuré.	Le SCoT a retenu le nombre de logements comme indicateur des capacités d'accueil, à partir d'hypothèse tenant compte du nombre d'habitants. L'accueil d'habitant, par type de territoire, sera observé dans l'outil de veille active.
Concernant le <u>Canal du Midi</u> , se référer à la Charte relative à l'insertion paysagère et architecturale du canal du Midi réalisée par les services de l'Etat en 2007.	Le SCoT rappelle (prescription P16, p. 16 du DOG) que les servitudes liées au Canal du Midi doivent être prise en compte.
Engager des maintenant une réflexion sur la <u>densification et le développement du rabattement des IC</u> au niveau des haltes ferroviaires qui verront leurs dessertes améliorées. Notamment dans le cadre du renforcement de la desserte Toulouse - Saint-Sulpice inscrite au Plan Rail de la Région. De même pour le projet de liaison Toulouse-Narbonne (étude en cours).	Le DOG, dans le volet pilote, préconise le développement de coopérations d'objectifs convergeant vers les orientations du SCoT.

Les activités de <u>logistique urbaine</u> mériteraient d'être intégrées dans la réflexion sur les portes d'agglomération. Les sites stratégiques (ex : plateforme de transbordement multimodales) devraient être identifiés et réservés à l'intérieur du périmètre de la ville intense à l'intersection des réseaux ferrés et routiers structurants.	Question également traitée dans le rapport de la Commission d'enquête (point 2.6, in fine)
Afin de garantir un équilibre de <u>mixité sociale</u> entre tous les territoires et d'éviter que l'effort de production de logement social ne se concentre uniquement sur les opérations portées par des maîtrises d'ouvrage publiques, il sera sans doute nécessaire de prévoir également des modalités de la prise en charge par le parc de logement privé lors de la déclinaison du SCoT dans les PLU et les PLH.	Point d'attention que l'outil de veille active permettra d'éclairer.
Le lien entre le <u>logement social et les transports collectifs</u> est prévu dans le DOG en recommandation uniquement. Pour la ville intense il serait souhaitable qu'il figure au niveau prescriptif.	Le renforcement du lien entre les transports collectifs, d'une part, et différents aspects de l'urbanisation, d'autre part, pourra être précisé ou renforcé grâce aux nouveaux outils réglementaires créés par la loi ENE. L'outil de veille active permettra d'éclairer le SMEAT sur l'opportunité de mobiliser certains de ces outils dans le cadre d'une mise en compatibilité avec la loi ENE.
La prescription concernant la définition des zones d'accueil des <u>commerces de plus de 300 m²</u> de surface de vente doit être reformulée au regard de l'article L.123-1 7° bis du Code de l'urbanisme. De plus, au regard du <u>DAC</u> il faut parler de SHON et non de surface de vente.	Des précisions sont apportées dans la fiche amendement n° 16.
<u>Prévention des risques</u> : en application de l'article R 111-2 du Code de l'urbanisme, l'interdiction de l'ouverture de nouvelle zone à l'urbanisation dans les secteurs inondables, en l'absence de PPR, devrait être mentionnée dans le DOG.	Le SCoT, ainsi que le rappelait la note annexée à l'enquête publique, ne peut renvoyer lui-même qu'aux PPR approuvés. L'information relative aux PPR a été complétée : fiche amendement n° 7.

La Région Midi-Pyrénées (avis du 21 octobre 2010)

AVIS DE LA COLLECTIVITE	REPONSE OU COMMENTAIRE DU SMEAT
<u>Maîtriser l'urbanisation</u> : - Les objectifs du SCoT sont conformes à ceux du SRADDT¹.	<i>Il s'agit d'un commentaire.</i>
- Les objectifs de la couronne verte, du maillage vert et bleu, et des espaces naturels protégés ou à préserver et l'articulation entre ces espaces ne paraissent pas toujours très clairs et risque de nuire à leur prise en compte dans les documents d'urbanisme. -	En ce qui concerne la Couronne verte, le SMEAT, comme la Région, participent aux travaux du GIP InterSCoT visant à enrichir et à conforter ce concept en tant vecteur de projets. En revanche, en ce qui concerne les continuités écologiques, éléments structurants du maillage vert et bleu, la fiche amendement n° 5 précise qu'elles doivent faire l'objet d'une traduction sous forme de tracé dans les PLU, tracé qui peut être adapté en fonction des circonstances locales. Voir également la fiche amendement n°4 en ce qui concerne des espaces naturels et agricoles protégés et préservés.
- Le SCoT pourrait insister d'avantage sur la mise en place d'une politique foncière.	La recommandation R59 du DOG (p. 40) invite les collectivités compétentes à mettre en place des moyens d'intervention accrus pour la maîtrise foncière.
<u>Polariser le développement</u> : L'accueil de population : - Une augmentation de 25% (8 400 ha) du territoire urbain d'ici 2030 apparaît supérieure à l'objectif affiché de 340 ha par an, en moyenne (6 800 ha). - L'apport de population nouvelle ne doit pas déséquilibrer l'armature urbaine dessinée à l'échelle de la Région.	Les pixels ne représentent pas un objectif de consommation ; combinés aux autres prescriptions du SCoT, ils permettent d'encadrer la consommation foncière, selon l'objectif du SCoT.

¹ Schéma Régional d'aménagement et de développement du territoire

L'accueil d'activité économique correspond à la logique des STIE². Cependant, le SCoT identifie uniquement les sites d'intérêt métropolitain et les sites d'intérêt d'agglomération. La réflexion devrait également porter sur la qualification des sites d'accueil.	En matière de site d'accueil d'activité économique les prescriptions n° P71 à P74 (p50 et 52 du DOG) donnent des indications quant à leur qualification.
La Région souhaite participer à l'élaboration du schéma de développement économique à l'échelle du SCoT.	Ceci relèvera de la mise en œuvre du SCoT.
Une réflexion favorisant la mixité des quartiers pourra être envisagée sur le site de Francazal.	Ceci relèvera de la mise en œuvre du SCoT.
La Région partage l'ambition du SCoT, de conforter le rayonnement international de la métropole toulousaine en complémentarité et en synergie avec les villes moyennes, en particulier celles comprises dans l'aire métropolitaine.	<i>Il s'agit d'un commentaire.</i>
L'implantation des activités commerciales, des équipements et des services : Le document de SCoT est conforme au SRADDT. - La Région souhaite participer à l'élaboration d'une Charte d'implantation des équipements et services.	Ceci relèvera de la mise en œuvre du SCoT.
- Le SCoT recommande des contrats de pôles. La Région ne souhaite pas multiplier les outils de contractualisation et privilégiera ses propres outils, les contrats d'agglomération et les contrats de Pays.	Il est pris acte de la position exprimée par la Région.
- Concernant le Parc des expositions, une attention particulière devra être apportée sur la qualité de la desserte par les transports en commun, en particulier les liaisons avec la gare et l'aéroport.	Le secteur du Parc des expositions est inclus dans un territoire de contrat d'axe, dont le TCSP associé est le prolongement de la ligne E.

² Schémas territoriaux des Infrastructures Economiques

<u>Relier les territoires :</u> - L'augmentation de desserte de la ville intense ne doit pas nuire au système régional dans son ensemble. L'objectif de services de transport cadencés au quart d'heure de ces secteurs ne peut pas reposer sur une seule OAT. C'est la complémentarité des modes de déplacements qui permettra d'assurer un haut niveau de desserte. - La création d'une halte ferroviaire à Roques et la réouverture de celle de Pinsaguel sont à étudier. La LGV Bordeaux-Toulouse est prévu à l'horizon 2018-2020 (et non 2016). Concernant la planification de dessertes à la date de mise en service de la LGV, il n'est pas possible, à ce jour de définir le niveau de desserte des gares dans l'agglomération toulousaine. Les améliorations souhaitées par le SMEAT en matière de transport ferroviaire nécessitent des investissements conséquents qui doivent, d'une part, respecter la logique régionale qui va au-delà du territoire de l'agglomération toulousaine, et d'autre part, ne sont pas envisageable dans les conditions économiques et budgétaires actuelles de la collectivité régionale.	Il est pris acte des positions exprimées par la Région.
<u>Maîtriser l'urbanisation :</u> - Le SCoT pourrait mentionner, en recommandation qu'une attention particulière sera portée à l'accompagnement ou à la finalisation du système de gouvernance qui émergera de la Charte Forestière de Bouconne initiée par le Syndicat Mixte d'Aménagement de la Forêt de Bouconne.	Il s'agit d'un point d'attention, qui pourra relever de la mise en œuvre du SCoT.
- Le DOG pourrait indiquer, en recommandation que la production de logements sociaux devra viser de bonnes performances énergétiques.	La problématique climat/énergie devra être approfondie au titre de la mise en compatibilité à venir, du SCoT au regard de la loi ENE et en tirant partie des outils d'analyse et réglementaires (dont le SRCAE) qui seront mis en place à cet effet.
- Le SCoT pourrait aborder les nouveaux dispositifs d'aménagement dont les collectivités concernées doivent se doter (SPLA, SEM...).	Le SMEAT prend acte de cette proposition.

Le Département de la Haute-Garonne (avis du 29 octobre 2010)

AVIS DE LA COLLECTIVITE	REPONSE OU COMMENTAIRE DU SMEAT
<u>Le développement économique</u> : La Grande agglomération concentre 90% des emplois du Département, d'où l'enjeu du desserrement économique vers les territoires périphériques : cf. commission économique d u GIP InterSCoT. La carte des pixels économiques, semble dépasser encore largement les besoins de l'agglomération.	Les pixels ne représentent pas un objectif de consommation ; combinés aux autres prescriptions du SCoT, ils permettent d'encadrer la consommation foncière selon l'objectif du SCoT.
<u>Le logement</u> : A travers le Plan Départemental d'Action pour le logement des personnes défavorisées, le Schéma Départemental des gens du voyage, le Plan Départemental de l'Habitat, les PLH qui couvrent l'essentiel du territoire du SCoT ; le Conseil Général peut proposer des supports de réflexion et engager un travail partenarial.	<i>Il s'agit d'un commentaire.</i>
<u>Les espaces agricoles et naturels</u> : La délimitation des espaces agricoles protéger s'appuie sur des critères liés à une approche foncière et pas assez sur la fonction écologique de ces espaces.	Le DOG (p.10) indique les familles de critères utilisées par la Chambre d'agriculture pour l'établissement du diagnostic agricole, pris en compte par le SCoT. En ce qui concerne les espaces naturels, l'étude Biotope 2009, a fourni les données de référence.
<u>Continuités écologiques</u> : Demande de précisions concernant la méthodologie qui sera mise en place. Des incohérences sont soulignées : la représentation des tracés relativement précise n'est pas adaptée à la définition des couloirs de circulation. Certaines continuités sont situées sous pixels et/ou au sein du tissu urbain.	En ce qui concerne les continuités écologiques, l'étude Biotope 2009, a fourni les données de référence. Des précisions sont apportées dans la fiche amendement n° 5. Le SCoT, ainsi que le rappelait la note annexée à l'enquête publique précise bien qu'il s'agit bien de tracés de principe.

<u>Couronne verte :</u> Le CG n'est pas favorable à la prescription d'une épaisseur systématique de 3 km minimum. Le modèle de construction de la couronne verte semble servir uniquement à limiter l'extension de l'urbanisation. Le tracé mérite d'être précisé en concertation avec les 3 SCoT périphériques. Les incertitudes concernant le tracé précis devrait conduire à ne pas schématiser celle-ci au-delà des limites du SCoT.	Une précision est apportée dans la fiche amendement n° 10. Quelle que soit leur représentation graphique, les dispositions du SCoT de la Grande agglomération toulousaine ne s'appliquent que dans le périmètre de celui-ci.
<u>Ressources en eau :</u> Le DOG ne mentionne plus la recommandation relative à l'engagement des communes, en faveur des études et travaux nécessaires pour améliorer l'étanchéité et donc le rendement des réseaux eau potable et canaux d'alimentation, conformément aux objectifs du SDAGE. En matière d'assainissement autonome, la notion de conformité à la carte d'aptitude des sols pourrait être ajoutée.	Le SMEAT prend acte de cette observation.
<u>Les transports publics :</u> Le CG regrette de ne pas voir apparaître la référence à la collectivité ou tout du moins aux actions qu'elle entreprend, notamment le Schéma Départemental des transports collectifs. Les tracés des TCSP sont assez précis et n'ont, à priori, pas fait l'objet d'un débat multipartenarial. On peut douter de la pertinence de l'application des préconisations relatives à la ville dense au tri-pôle Baziège-Ayguésvives-Montgiscard du fait de son éloignement à la ville intense.	Le tracé des TCSP a un caractère de principe.
<u>Les infrastructures routières :</u> Certaines incohérences sont relevées, notamment concernant : certains boulevards urbains (50km/h) ; certaines déviations ; des itinéraires, liaison A64-A61 via l'A66 (dont certaines parties sont hors du territoire du SCoT) ne sont en réalité que des sections de l'ex-grand contournement de Toulouse (projet abandonné par décision ministérielle du 16 juillet 2008).	<i>Il s'agit d'un commentaire.</i>
La notion de « zone d'activité économique agricole » manque dans le glossaire. Certaines notions sont à clarifier : continuités écologiques, maillage vert et bleu, couronne verte. Difficultés de lecture de certaines cartes.	Des améliorations de lecture du texte ou des cartes ont été apportées
Il est regrettable que le DOG s'appuie sur des documents d'accompagnement qui lui seront postérieurs (Charte couronne verte par exemple).	SMEAT a adopté le principe de « mesures d'accompagnement » dont l'élaboration tirera, notamment, parti de premières expériences de mise en œuvre du SCoT.

Tisséo-SMTC (avis 4 novembre 2010)

AVIS DE LA COLLECTIVITE	REPONSE OU COMMENTAIRE DU SMEAT
1/ Le SMTC regrette que le périmètre du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine ne corresponde pas à l'intégralité des communes desservies par le réseau Tisséo, afin que toutes les communes disposent de la même politique d'aménagement du territoire et d'organisation du système de transport en commun urbain et ce d'autant plus que le périmètre de révision du PDU a été calé en intégrant, au delà du PTU, le territoire du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine.	<i>Il s'agit d'un commentaire.</i>
2/ Le principe d'accueillir majoritairement les populations supplémentaires dans des secteurs déjà desservis et irrigué par le réseau TC s'inscrit dans le nouveau cadre législatif de la loi du 10 juillet 2010 valant engagement national pour l'environnement (ENE) dans laquelle l'article 19 prescrit la mise en place d'une densité minimale de construction dans les secteurs desservis par les transports en commun. Ce principe permettra à Tisséo de structurer et d'organiser les services réguliers et à la demande (structure de la ligne, niveau d'offre) et de programmer les TCSP en cohérence avec le développement urbain de l'agglomération.	Il est rappelé que le SCoT de la Grande agglomération, compte tenu de sa date d'arrêt antérieure à la loi ENE, n'est pas soumis aux dispositions de celle-ci.
3/ Si le SCoT s'inscrit à l'horizon 2030, le SMTC rappelle que le calendrier de mise en oeuvre du PDU s'inscrit sur un horizon plus court, en l'occurrence 2020, et qu'en application de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie, une évaluation sera réalisée aux termes de 5 ans pour si nécessaire procéder à une révision. Le contenu du PDU révisé sera donc à considérer comme une première phase de mise en oeuvre du SCoT notamment en ce qui concerne la politique de développement des transports en commun urbains de la Grande Agglomération Toulousaine.	<i>Il s'agit d'un commentaire.</i>
4/ le PDU, en application des textes législatifs en vigueur, doit être compatible avec le SCoT. A ce titre, il devra constituer le volet opérationnel du SCoT plus particulièrement en ce qui concerne la programmation des TCSP. De fait, le SMTC indique que la révision du PDU sera finalisée dans une logique de compatibilité avec le SCoT mais avec une programmation des TCSP tenant compte des capacités d'investissement et de couverture des coûts d'exploitation pour les années à venir.	<i>Il s'agit d'un commentaire.</i>

5/ Le SMTc fait remarquer que la carte d'avancement du réseau TCSP (<i>dans le diagnostic</i>) date de mars 2008, alors que le bilan de l'observatoire du PDU et le projet de révision du PDU contiennent un état d'avancement datant de mars 2009. Il y aurait par conséquent lieu d'actualiser cette carte : - Le TCSP de la LMSE est en phase de travaux pour la partie comprise entre la RD 2 et Montaudran ; - Le TCSP VCSM est en phase d'étude AVP, les travaux devant démarrer en décembre 2011 ; - Le TCSP RD 120 est réalisé sur la partie Cancéropôle ; - Les travaux de la ligne T1 sont achevés ; - L'évolution du TCSP bus Arènes-ligne B en Tram Garonne n'est pas citée. S'il n'est pas possible d'actualiser cette carte entre les phases de consultation des personnes publiques associées et d'enquête publique, il serait utile de le faire dans le document final du SCoT qui sera approuvé.	Compte tenu des délais d'élaboration des différents documents constituant le SCoT, de nombreuses cartes figurant dans le diagnostic auraient pu donner matière à actualisation. Il n'est néanmoins pas paru indispensable d'engager un travail de ce type, la date de ces cartes, mentionnée dans leur légende, ne prêtant pas, de ce fait, à ambiguïté.
6/ Le SMTc prend acte de cet état initial de l'environnement et précise que : - La démarche d'évaluation environnementale menée au titre de la révision du PDU devrait préciser, conformément à la note de cadrage des services de l'Etat transmise au SMTc, l'amélioration de la qualité de l'air à l'horizon 2020 du PDU, ainsi que la quantification des populations soumises aux risques de pollution atmosphériques ; - La maîtrise de l'étalement urbain est nécessaire et contribuera à la bonne gestion des ressources financières du SMTc, évitant ainsi d'étendre le réseau TC sur des territoires peu denses et éloignés du réseau lourd et des pôles d'échanges. D'où la nécessité de prioriser sur le court et moyen terme le développement urbain le long des infrastructures TC déjà existantes ou à venir et de conditionner l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux territoires à l'existence de desserte TC ou programmées par le SMTc.	<i>Il s'agit d'un commentaire.</i>
7/ Le SMTc rappelle que la démarche d'évaluation environnementale est également une obligation pour la révision du PDU, et qu'en accord avec la note de cadrage de l'Etat et le SMEAT, des éléments de l'évaluation environnementale du SCoT ont été repris pour mener celle du PDU. Le SMTc demande de ce fait au SMEAT de lui transmettre toute remarque à prendre en compte dans l'évaluation environnementale du PDU, à la suite de l'avis qui sera formulé par l'Autorité Environnementale Compétente.	Ces informations ont été communiquées à Tisséo-SMTc.

8/ Le SMTC rappelle l'importance de maîtriser le développement urbain de l'agglomération et, en application des nouvelles lois Grenelle, de contraindre ce développement en cohérence avec les infrastructures de transports en commun existantes ou celles à venir. Ainsi, toute nouvelle ouverture à l'urbanisation qui se ferait en dehors de la zone d'influence des transports publics existants ou programmés devrait pouvoir être refusée, étant entendu que le réseau bus et /es gares ou haltes ferroviaires situées dans le PTU sont à prendre en compte.	Il est rappelé que le SCoT de la Grande agglomération, compte tenu de sa date d'arrêt antérieure à la loi ENE, n'est pas soumis aux dispositions de celle-ci.
9/ L'organisation du maillage du réseau Tisséo, en appui sur les pôles d'échanges, est un des fondements du développement du réseau Tisséo et de son adaptation aux nouvelles pratiques de mobilité. Le maillage doit, de fait considérer le fonctionnement des différents territoires urbains de l'agglomération, et répondre également à leur densification. Les efforts du SMTC devront donc porter sur la mise en place d'un maillage répondant aux besoins de déplacements internes aux « bassins de Mobilité » et en échanges entre les communes de la périphérie et les faubourgs toulousains, en lien avec le développement urbain de ces territoires. Mais le maillage de ce réseau se fera par ailleurs progressivement, en considérant le coût économique, tant en termes d'investissement que d'exploitation, d'un tel réseau.	<i>Il s'agit d'un commentaire.</i>
10/ Le SMTC approuve le principe d'une plus grande cohérence entre l'urbanisation nouvelle et la programmation des transports collectifs. Toutefois, si l'observatoire du PDU témoigne d'un renforcement de l'urbanisation autour du réseau métro, la cohérence urbanisme / transport reste à renforcer autour des axes supports de TCSP tram et bus. Il conviendrait par conséquent que le SCoT priorise dans un premier temps les territoires d'extension ou d'intensification pour les communes déjà desservies par un TCSP (métro A et B, Tram T1 , BSP RD 813, BSP Secteur Est, haltes ferroviaires de la ligne C) ou pour les communes qui accueilleront à court ou moyen terme un projet de TCSP programmé (BSP VCSM, BSP Avenue Tolosane, BSP LMSE, BSP BUN, Tram Envol, Garonne et desserte Parc des Expositions, BSP Ramassiers).	Le SCoT, ainsi que le rappelait la note annexée à l'enquête publique, fait bien de l'intensification urbaine un objectif prioritaire.
11/ [...] (Mesure d'accompagnement relative à la requalification des axes d'entrée de ville cahier de prescription entrée de ville). Quel que soit l'auteur de ce cahier de prescriptions, il conviendra à minima de tenir compte de certaines caractéristiques d'ordre technique et réglementaire nécessaires aux conditions d'exploitation des TC et de l'accessibilité des PMR. Le SMTC formule ici le souhait d'être associé à l'élaboration de ce cahier de prescriptions.	Point d'attention à prendre en compte au titre de la mise en œuvre du SCoT.

12/ [...] Le SMTC demande que le SCoT puisse afficher dans un document cartographique les secteurs prioritaires d'urbanisation (renouvellement urbain ou nouveaux « pixels ») dans la zone d'influence des TC existants (soit lignes A et B du métro, ligne de tram T1, BSP RD 813 et Secteur Est, haltes ferroviaires de la ligne C) ou programmés à ce jour : tram Garonne, Envol et desserte Parc des Expositions, BSP VCSCM, BUN, LMSE, avenue Tolosane et Ramassiers.	Les précisions apportées par la fiche amendement n° 21, (cf. la prescription P123 et la cartographie associée, p. 88 et 89 du DOG), répondent à cette préoccupation.
13/ Si le DOG recommande une mise en oeuvre de transports en commun performants pour accompagner au mieux l'ouverture de nouvelles zones économiques, il n'en demeure pas moins que l'existence ou la programmation des TC devrait aussi comme pour les zones d'habitat, être un des critères d'ouverture d'une nouvelle zone à vocation économique, certaines de ces zones n'étant manifestement pas desservies par le réseau Tisséo existant ou programmés.	Le dispositif des contrats d'axe vise à assurer cette cohérence urbanisme-transport.
14/ Le DOG affiche une carte avec les axes TC à haut niveau de service (terme générique, le PDU et les études de faisabilités devant déterminer le système de transport), en s'appuyant sur le projet de révision du PDU arrêté le 10 juillet 2009. Le SMTC indique au SMEAT que des travaux de prospective financière ont été menés depuis 2009 et devraient conduire à une redéfinition du programme d'investissement du PDU, pour la thématique TC, modifiant l'économie générale du projet de révision du PDU tel qu'arrêté le 10 juillet 2009 et nécessitant un nouvel arrêt du projet de révision et l'engagement d'une nouvelle procédure de consultation des personnes publiques associées. La légende de la carte des projets de TCSP affichée au DOG ne devrait donc pas spécifier précisément le projet de révision du PDU arrêté le 10 juillet 2009 pour orienter la programmation 2020 du réseau TCSP. Le SMTC rappelle qu'une délibération sera prise pour acter du programme TCSP réalisable à l'horizon 2020, programmation tenant compte des capacités d'investissement à cet horizon. Ce programme sera intégré à la révision du PDU et devrait constituer dès lors la première étape du SCoT (horizon 2020) en matière d'infrastructure TCSP.	Cette correction est apportée dans la fiche amendement n° 18.
15/ Le SMTC est favorable au modèle de développement retenu par le SCoT pour le territoire de la Grande agglomération toulousaine, mais il attire néanmoins l'attention du SMEAT sur la mise en oeuvre, à l'échelle du périmètre de la ville intense, d'une desserte au quart d'heure en moyenne du réseau urbain (soit 120 courses par jour), même si cette desserte au quart d'heure n'est pas affichée en tant que recommandation ou prescription. En effet, si à l'horizon 2030, les axes supports de TCSP devraient sans aucune difficulté répondre à cet objectif car support de plusieurs lignes de bus ou d'un tramway, il n'en va pas de même pour les territoires desservis par le réseau bus classique, hors TCSP et hors lignes structurantes.	<i>Il s'agit d'un commentaire.</i> Toutefois le SMEAT a rappelé le rôle joué par le réseau de bus structurant : fiche amendement n° 21.

Le SMTC se trouve ainsi confronté à deux difficultés pour respecter les objectifs du SCoT : - d'une part certaines lignes de bus desservant des secteurs de développement mesurés sont rabattues au réseau structurant métro/tram situé dans la Ville Intense. Pour ces lignes, le niveau d'offre doit être le même quelque soit la classification en ville intense ou en développement mesuré ; - d'autre part, certaines communes de la Ville intense sont desservies par des lignes à faible offre et pour lesquelles la réponse aux objectifs du SCoT devrait avoir un impact conséquent sur la maîtrise des coûts d'exploitation s'il fallait doubler voir tripler l'offre. Le SMTC propose comme solution d'adapter la règle du cadencement en fonction des territoires et de la nature des lignes : - Lignes TCSP (tram ou ligne de bus intégralement en site propre) en Ville intense : cadencement au ¼ d'heure en moyenne ; - Lignes bus hors TCSP en Ville intense : cadencement compris entre le ¼ d'heure et la ½ heure ; - Lignes bus hors TCSP desservant à la fois la Ville intense et les secteurs de développement mesurés : cadencement à la ½ heure en moyenne ; - Lignes bus sur TCSP allant au delà de la Ville intense : cadencement à la ½ heure en moyenne. Une étude devrait être menée en ce sens et sera transmise au SMEAT dans un délai compatible avec le calendrier d'approbation du SCoT.	
16/ Le SMTC adhère pleinement et sans réserve à ces deux prescriptions <i>[relatives au volet « piloter » : contrats d'axe ; études de préfiguration]</i>, qui ne peuvent que renforcer la prise en compte des TC dans la fabrique de la ville. Toutefois, le SMTC souhaiterait que soit : - ajouté à la carte de cohérence urbanisme / transport un contrat d'axe pour les trois TCSP réalisés à ce jour, la ligne de Tram T1 et les deux BSP bus RD 813 et Secteur Est, estimant que ces secteurs devraient faire l'objet d'une urbanisation plus dense au vu de l'investissement réalisé et de l'offre mise en place. Ces contrats d'axe pourraient aussi être un préalable à toute demande d'évolution de l'offre. - instaurée une priorisation pour cette contractualisation, en établissant dans un premier temps les contrats d'axe sur les opérations enclenchées (BUN, VCSM phase 1, LMSE, Ramassiers Avenue Tolosane), ou en exploitation (RD 813, secteur Est) ainsi que sur la ligne de tramway T1, afin que la poursuite du développement urbain de l'agglomération se fasse dans un premier temps sur les territoires de Toulouse et de sa première couronne, et ce /avant d'ouvrir à l'urbanisation et de programmer de nouveaux TCSP dans //les territoires de couronne plus éloignée.	Dans le sens de la réponse apportée à l'observation n°14 (et transcrite dans la fiche amendement n° 18), le SCoT laisse aux exercices de PDU successifs, le soin de fixer le phasage prévisionnel de réalisation des transports collectifs associés aux contrats d'axe. Par ailleurs, le dispositif des contrats d'axe permet leur mise en œuvre progressive, selon le niveau d'engagement respectif des partenaires (l'AOT d'une part, la ou les collectivités en charge de l'urbanisme, d'autre part) dans le respect des orientations du SCoT. Par ailleurs, le SCoT n'interdit pas que des collectivités adoptent entre elles, sur d'autres territoires, des modalités de coopérations

- étudiée la possibilité de renforcer, dans le cadre de ces contrats d'axe, les densités brutes pour certaines contrats d'axes situés plus particulièrement en première couronne, que cela soit dans le cadre des territoires d'intensification ou d'extension : VCSM phase 1 (contrat d'axe 14), TCSP Toulouse - Gare de Portet (contrat d'axe 12), Secteur Est et RD 813 (contrats d'axe à inscrire), RD 888 (contrat d'axe 4), RD 2 Sud (contrat d'axe 8), TCSP Labège-Innopôle (contrat d'axe 9).	inspirées des contrats d'axe.
17/ Dans son projet de révision du PDU, le SMTC prévoyait également dans son chapitre « Mise en oeuvre » la création d'une commission urbanisme/transport, en partenariat avec le SMEAT et les collectivités compétentes en matière d'urbanisme et de déplacements. Le SMTC adhère par conséquent pleinement à ce dispositif et est prêt à accompagner le SMEAT dans la mise en place et le fonctionnement de cette commission.	Le SMEAT prend acte de l'adhésion du SMTC à cette démarche.
18/ Etant précisé que les exécutifs des collectivités membres du SMTC, du Conseil Général de la Haute-Garonne et de la Communauté d'Agglomération du Muretain se réunissent régulièrement sur la question des transports en commun urbains, la décision de la mise en place d'une structure de type « syndicat mixte SRU » ne peut relever que des AOT elles-mêmes, dès lors que les exécutifs l'ont décidé, et égard aux perspectives et hypothèses d'évolution des collectivités locales, de leurs compétences et de leurs ressources financières. Ce type de structure, qui a déjà été mise en place dans d'autres Régions et agglomérations, permettrait très certainement de favoriser l'émergence d'une politique intermodale des TC, à l'échelle de la Grande agglomération toulousaine, voir au delà sur les autres SCoT périphériques. La question de l'intérêt et de la pertinence de la création d'une nouvelle structure reste donc d'actualité, mais nécessite de la part des AOT une réflexion commune, non aboutie à ce jour.	Le SMEAT prend acte de la position exprimée par le SMTC.

Chambre d'agriculture (avis du 27 octobre 2010)

AVIS DE LA COLLECTIVITE	REPONSE OU COMMENTAIRE DU SMEAT
<u>1- Sur la consommation de foncier et la gestion économe du foncier :</u> - Le Diagnostic identifiant le potentiel foncier (9 500 ha) ne prend pas assez en compte le renouvellement urbain. - Un objectif clair : réduction de 50% de la consommation de foncier...mais difficile à tenir : les extensions prévues en pixels ne permettront pas de réaliser cet objectif. Le nombre de pixels répertoriés représente un potentiel de 8 400 ha, soit 420 ha/an au lieu de 340 ha/an. - Une évaluation nécessaire.	Le SCoT, ainsi que le rappelait la note annexée à l'enquête publique, fait de la densification des territoire urbanisés objectif prioritaire. Pour les territoires d'extension, les pixels ne représentent pas un objectif de consommation ; combinés aux autres prescriptions du SCoT, ils permettent d'encadrer la consommation foncière selon l'objectif du SCoT.
<u>2- Extensions et renouvellement urbain : priorité au renouvellement urbain :</u> - Le fait d'afficher des « pixels » urbanisables à 20 ans en quantité aussi importante, même avec un phasage, incite à étendre l'urbanisation plutôt qu'à rechercher des solutions dans le tissu urbain existant. - La ville intense comprend de nombreux espaces agricoles (ou futurs extensions).	Même remarque.
<u>3- Sur l'identification et la préservation/protection des espaces agricoles :</u> la CDA 31 signale être en accord avec le PADD. - Le secteur de Pin-Balma et Balma correspond à une « porte » sur le Lauragais. Le maintien d'un parcellaire suffisamment grand (unités d'exploitation d'au moins 20 ha sans enclave) est indispensable à la viabilité des exploitations pour ce type de cultures. LA CDA31 ne comprenons pas le classement en zone « naturelle protégée » de ce secteur. - Pour d'autres secteurs agricoles, insérés dans le tissu urbain actuel et identifiés comme protégés ou préservés, une réflexion reste à mener, avec l'appui des collectivités, sur les moyens de pérenniser ces espaces (foncier, économie, activités...) en définissant précisément leur vocation et les outils de gestion de ces espaces.	De manière générale, le classement en secteur naturel protégé n'interdit pas l'activité agricole, mais limite, en effet, les capacités de construction liées aux exploitations agricoles. Ce classement, pour les secteurs mentionnés, correspond à l'expression d'un projet de la collectivité.

<u>4- Sur les espaces naturels et la couronne verte :</u> - La couronne verte est à la fois un sujet de satisfaction sur le principe (protection des espaces agricoles) et un sujet de questionnement (quels projets ?). Si elle n'a pas de valeur prescriptive dans le DOG (au moins une recommandation), la couronne verte risque de demeurer un concept sans application concrète. - Pourquoi Pin-Balma est classé en espace de nature ? Cette commune est essentiellement agricole en dehors des zones urbanisées. - Pourquoi interdire les activités agricoles sur les espaces naturels « protégés » et « préservés » (qui ne sont pas tous des boisements) : ces zones sont le plus souvent périurbaines, et il est déjà difficile d'y installer des activités agricoles. Ce type de classement risque de freiner encore les porteurs de projet potentiels (difficultés pour construire les bâtiments d'exploitation...).	Même remarque. En ce qui concerne la Couronne verte, Le SMEAT, comme la Région, participe aux travaux du GIP InterSCoT visant à enrichir et à conforter ce concept en tant vecteur de projets.
<u>5- Sur les notions de polarisation et de densités (en lien avec les transports) :</u> Les priorités qui seront données en matière de transports, entre les infrastructures de transports collectifs et les nouvelles voies routières n'ont pas le même impact en matière d'urbanisation et d'étalement urbain. Il serait dommage que les efforts de densité réalisés sur certains secteurs desservis (ou en projet) par les TC soient mis à mal par d'autres infrastructures qui ne favorisent pas la densité. Le prolongement de la RD 902 (lien avec le franchissement de la Garonne ?) pose en particulier question.	<i>Il s'agit d'un commentaire.</i>
Au regard des propositions de densités (ci-dessous) et de la cohérence avec les transports, certains secteurs d'extension posent question : - Secteurs de Fonsorbes et St Lys : plus de 15 pixels à 15 logements par ha de moyenne : ces densités ne marquent pas un net progrès par rapport à l'existant. - Sur certains secteurs de ville intense, il nous semble aussi que la densité devrait être améliorée car celle affichée correspond à des zones de développement mesuré : Muret (4 pixels à 15 log/ha), Plaisance du Touch (4 pixels à 15log/ha), Léguevin (3 pixels à 10 log/ha).	Il est rappelé que les densités mentionnées dans le SCoT sont des densités recommandées, rapportées à l'hectare brut. Certains des cas signalés correspondent à des situations déjà actées dans les documents d'urbanisme et en cours de réalisation.

<u>6- Sur les zones d'activités économiques et commerciales :</u> Pour les sites d'intérêt d'agglomération nouveaux (30 à 100 ha), la question de la consommation d'espace est liée à leur nombre et à une apparente dispersion sur le territoire (3 sites sur le Muretain, 3 autres sur le Sicoval...). Pour les activités commerciales, la CDA31 soulève la question de la concurrence entre les zones commerciales, surtout au regard de ce que prévoient les SCOTs voisins dans leurs propres pôles de développement (Léguevin, Grenade, Nailloux...). Par ailleurs, les recommandations pourraient intégrer un paragraphe sur les surfaces (au sol) dédiées aux parkings (consommation de foncier, imperméabilisation, lien avec les TC).	Comme pour les pixels, le SCoT identifie des potentiels (et non des objectifs) et fixe les conditions de leur mobilisation éventuelle.
<u>7- Remarques sur la forme :</u> concernant une carte dans le Diagnostic ; le texte dans la Synthèse, l'Etat initial de l'environnement et le DOG.	Des améliorations ont été apportés à plusieurs des éléments cités.
<u>Sur l'identification et la préservation/protection des espaces agricoles :</u> - Le secteur de Mondonville, Aussonne et Cornebarrieu (hors ville intense) : se trouve en grande partie en secteurs « préservés » et non « protégés » : demande de retrait d'environ 10 pixels. - Le secteur maraîcher Nord (Fenouillet, Seilh, Gagnac, Saint-Jory, ramiers de Garonne) a un fort potentiel pour les activités de maraîchage. La part d'espaces agricoles protégés sur ce secteur devrait être plus importante au regard des enjeux qu'ils représentent (agriculture de proximité, circuits courts, potentiel agronomique des sols) : demande de retrait d'environ 10 pixels en densifiant les secteurs d'extension prévus. - Le secteur de Baziège Montgiscard et Ayguesvives (ville intense) a aussi une part relativement faible d'espaces agricoles protégés au regard des potentialités : retirer environ 10 pixels (30 prévus). - Le secteur de St Orens / Quint Fonsegrives, sur la vallée de Marcaissone (unités d'exploitations coupées par des zones construites ou des pixels) : quelques pixels à retirer ou déplacer pour ne pas morceler le foncier.	Il est rappelé que le SMEAT, sans attendre la loi ENE, s'est calé sur un objectif ambitieux de réduction par deux du rythme de consommation des espaces agricoles et naturels.

<u>Sur les espaces naturels et la couronne verte :</u> LA CDA31 demande, pour respecter la définition qui en est donnée, de rapprocher la couronne verte de la ville intense... la définition et les caractères de cette zone restant à préciser.	L'élaboration d'une charte de la Couronne verte est une mesure d'accompagnement prévue par le SCoT.
<u>Sur les notions de polarisation et de densités (en lien avec les transports) :</u> Les objectifs de densité ne sont pas suffisamment ambitieux concernant certaines communes de développement mesuré ou même de la ville intense. Propositions CDA31 : - Ville intense à proximité d'une gare ou d'un transport à haut niveau de service : 60 log/ha (rayon de 600 m). - Autres territoires de la ville intense : 45 log/ha au lieu de 35 log/ha. - Développement mesure : pôle de service et noyaux villageois : 25 log/ha (si assainissement collectif), + 10 si gare, au lieu de 15 log/ha. - Développement mesuré hors pôles de service et noyaux villageois : 20 log/ha (si assainissement collectif).	La modification systématique des niveaux de densités recommandées aurait un impact significatif sur l'économie générale du SCoT.
Hors des pôles et noyaux villageois, il nous semble que les extensions nouvelles devraient être une exception (communes sans « noyaux », hameaux importants avec un minimum de services...). Ceci est à mettre en cohérence avec les SCOT voisins. Si des extensions (pixels) sont autorisées sur ces secteurs, elles doivent aussi se faire dans un souci d'économie de foncier et donc avec des densités plus importantes que 10 logs/ha et un assainissement collectifs lorsque cela est possible. Autrement, le risque est grand de poursuivre le mitage et une grande consommation de foncier dans ces secteurs.	Plusieurs prescriptions énoncent les conditions qui encadrent d'éventuelles extensions hors des pôles et noyaux villageois.
Au regard de ces propositions de densités et de la cohérence avec les transports, certains secteurs d'extension posent questions : - Au Nord : Gagnac, St Jory, Bruguières, Lespinasse, Gratentour. Ces communes au développement mesuré ont un nombre important de pixels d'extensions à faible densité alors que certaines ont des dessertes et des services correspondant au moins à des noyaux villageois : demande de réduction du nombre de pixels sur ces secteurs, en densifiant les zones d'extensions prévues.	Les pixels, ainsi que les densités recommandées, s'inscrivent dans les équilibres globaux du SCoT ; leur modification, au-delà de celles qui ont été actées par dans les conclusions de la Commission d'enquête, aurait un impact significatif sur l'économie générale du SCoT.

- Au sud : Lavernose, Le Fauga, St Hilaire, Pins-Justaret... (10 à 15 logts/ha) : soit densification des secteurs d'extension (si accueil de population prévu), soit le développement reste mesuré et il faut réduire le nombre de pixels...	
<u>Sur les zones d'activités économiques et commerciales :</u> Pour les sites d'intérêt métropolitain, les projets sont déjà en grande partie « actés ». Les emprises sont importantes (+ de 100 ha) et à ce titre le souci d'économie de foncier doit être primordial (densité, conception des zones, ouverture progressive...). Il pourrait être envisagé une réduction de la taille de ces zones si leur importance va au-delà des 20 ans.	Le souci d'économie du foncier s'applique au travers de l'ensemble des dispositions du SCoT qui incluent ces territoires.

Chambre de commerce et d'industrie de Toulouse et de la Haute-Garonne (avis du 27 octobre 2010).

AVIS DE LA COLLECTIVITE	REPONSE OU COMMENTAIRE DU SMEAT
Observations : - Le concept de Portes métropolitaines constitue pour la CCIT une avancée majeure. - Des inquiétudes en termes de prospectives économiques.	<i>Il s'agit de commentaires</i>
1- Activités économiques : La requalification des zones d'activités vieillissantes représente une nécessité tout particulièrement au nord (RN 20).	<i>Il s'agit d'un commentaire</i>
La CCIT n'est pas favorable à l'implantation de ferme <u>photovoltaïque</u> sur les friches industrielles.	Une prise de position systématique de ce type ne semble pas appropriée à l'échelle du SCoT.
En tablant sur un renforcement de la <u>tertiarisation</u> de l'économie, le DOG élude l'hypothèse d'un redéploiement des activités industrielles.	<i>Il s'agit de commentaires</i>
L'objectif d'accueillir 2/3 des nouveaux emplois à créer (entre 70 000 et 100 000) dans des quartiers mixtes semble trop ambitieux. <u>La notion de mixité</u> doit être comprise et appréhendée dans le sens de proximité ou de mitoyenneté des fonctions urbaines et pas uniquement dans le sens d'un mélange.	La mixité s'apprécie, en effet, à une échelle plu large que celle du bâtiments, et de manière différenciée selon des typologies d'activité envisagées.
2- Activités commerciales : difficulté de compréhension de la partie commerciale du DOG.	Des précisions et des améliorations rédactionnelles sont apportées dans la fiche amendement n° 16.

3- habitat et logement : interrogation concernant la capacité de la ville intense à absorber 80% de la croissance démographique.	<i>Il s'agit d'un commentaire</i>
La faible constructibilité proposée dans les zones de développement mesuré risque de renvoyer une partie de la population en limites du SCoT voir de l'InterSCoT.	L'ensemble des dispositions du SCoT vise, au contraire, à inciter à un renforcement de l'accueil dans les secteurs les mieux desservi en transports, équipements, services et emplois (ville intense).
4- Transports : signale l'absence de visibilité en termes de délai, de réalisation et de financement des infrastructures de TC.	Cette visibilité doit être donnée par le PDU.
Activité commerciale, proposition : Un pôle commercial devrait se définir au minimum avec 5 commerces et non 2.	La combinaison du nombre et de l'effet de taille (300 m ² de SV pour chaque commerce, selon la précision apportée de la fiche amendement n° 16) justifie cette définition.
La comptabilisation de l'offre commerciale doit également prendre en compte l'offre de commerces de moins de 300 m ² .	Le seuil de 300 m ² de SV est le seuil minimum fixé par la loi pour l'examen en CDAC et, par voie de conséquence, pour l'applicabilité du SCoT en matière commerciale.

Chambre des métiers de la Haute-Garonne (avis du 4 novembre 2010).

AVIS DE LA COLLECTIVITE	REPONSE OU COMMENTAIRE DU SMEAT
Dans les sites économiques d'intérêt d'agglomération des aménagements de type HQE pourraient être de nature à limiter l'accès des entreprises artisanales.	Il s'agit d'un point d'attention, qui pourra relever de la mise en œuvre du SCoT.
Même remarque en ce qui concerne la « Porte de l'Europe » pour laquelle est recommandée l'établissement d'un grand projet urbain.	Il s'agit d'un point d'attention, qui pourra relever de la mise en œuvre du SCoT.
Question sur l'articulation entre les disposition du DAC provisoire adopté en juin 2009, et le projet de SCoT, en ce qui concerne la délimitation des ZACom (zones d'activité commerciale).	Le DAC adopté en juin 2009 est caduc, ce que la délibération d'approbation du SCoT constate.
Nouveaux pôles majeurs métropolitain : quelle portée d'une quantification de la zone de chalandise (supérieure à 800 000 habitants), sui cette donnée ne figure plus dans les dossiers de demande d'autorisation ?	Les dossiers de CDAC décrivent toujours une zone de chalandise ; le seuil de 800 000 habitants peut en être facilement déduit.

2/LES COLLECTIVITES MEMBRES DU SMEAT

Communauté Urbaine du Grand Toulouse (30 septembre 2010)

AVIS DE LA COLLECTIVITE	REPONSE OU COMMENTAIRE DU SMEAT
Le reclassement en espaces naturels préservés, des espaces boisés classés, supérieurs ou égaux à 2 hectares, situés en milieu urbain (cf. carte page 13), ces espaces boisés étant susceptibles d'accueillir des constructions à vocation d'équipements publics ou services collectifs intégrés à ces espaces, ainsi que le site de la caserne Ballon à Balma.	Point traité dans le rapport d'enquête publique (p. 114)
La modification du texte relatif à la définition des espaces naturels protégés de la page 12, comme suit : « Ils comprennent également les principaux cours d'eau, canaux et surfaces en eau, les zones humides, les ripisylves, les anciennes gravières à valeur patrimoniale avérée et les espaces boisés classés dont la surface est supérieure ou égale à 2 hectares, hormis ceux situés en milieu urbain, ainsi que tous les autres boisements de qualité de taille inférieure. », la totalité des boisements de qualité de taille inférieure n'ayant pas été pris en compte dans la carte de la page 13 (cf . carte les espaces naturels).	Certaines erreurs dans l'identification de ces espaces ont été corrigées (fiche amendement n°4), étant rappelé que le SCoT localise ces espaces mais qu'il appartient aux PLU de les délimiter.
La modification du texte relatif à la définition des espaces naturels préservés, en y rajoutant, ces espaces boisés classés égaux ou supérieurs à 2 hectares situés en milieu urbain, comme suit : « En dehors des espaces naturels protégés, définis ci-avant, les cours d'eau et les espaces de nature plus ordinaire tels que les prairies, haies, talus, bois dont les espaces boisés classés, dont la surface est supérieure ou égale à 2 ha situés en milieu urbain, et bosquets, espaces de nature liés au réseau hydrographique.....sont préservés et entretenus afin de garantir leur pérennité ».	Certaines erreurs dans l'identification de ces espaces ont été corrigées (fiche-amendement n°4), étant rappelé que le SCoT localise ces espaces mais qu'il appartient aux PLU de les délimiter.

[illegible]

Observation relative à la mise en œuvre des prescriptions relatives aux unités paysagères.	Le SCoT relève l'intérêt d'une mesure d'accompagnement.
Proposition de précisions sur les éléments constitutifs des liaisons vertes et bleues en milieu urbain.	Ceci relèvera de la mise en œuvre du SCoT.
Observation sur le caractère prioritaire de l'intensification urbaine.	Ce caractère prioritaire de doit pas être entendu comme interdisant l'urbanisation par extension parallèlement.
Plusieurs observations sur les objectifs chiffrés de production de logements.	Des précisions sont apportées dans la fiche-amendement n° 17.
Observation sur l'accessibilités pour les personnes handicapées ou dépendantes, à renforcer.	Point traité dans le rapport d'enquête publique (p. 72)
Observations sur les fonctions écologiques à prendre en compte lors de toute extension urbaine.	La notion de fonction écologique existante doit s'apprécier au regard des circonstances locales et en tenant compte de l'ensemble cadre des orientations du SCoT.
Observations relatives aux caractères des sites d'intérêt métropolitain et d'intérêt d'agglomération.	La notion de « cahier des charges » correspond à une description et à des critères couramment admis pour ce type de site.
Absence d'état initial de l'offre commerciale en grandes surface au 1 ^{er} janvier 2009.	Cet état, établi par l'OP2C, sera arrêté par le SMEAT en même temps que l'approbation du SCoT.
Observation : l'échelle inadaptée de la carte sur les périmètres des Zones d'Aménagement Commercial (<u>ZACom</u>) majeures (page 60), et propose l'annexion au DOG de plans relatifs à ces zones, <u>à une échelle plus pertinente</u> .	Le SCoT localise des zones d'accueil des commerces majeures ; il appartient au PLU de délimiter les zones d'aménagement commercial : Cf. les précisions apportées au volet commerce du DOG : fiche-amendement n° 16.
Observation : que les tracés correspondants aux projets de <u>boulevards urbains</u> (cf. cartes pages 74 et 76) restent des tracés de principe, qui doivent être adaptés en fonction des contextes urbains ou non, et permettre la meilleure accessibilité aux habitants et emplois des zones urbanisées traversées (déjà existantes ou futures), le couplement de la voirie avec le transport ne constituant pas ainsi une obligation.	Il s'agit bien de tracés de principe. Les PLU et les études de projet doivent permettre de définir les meilleures conditions d'insertion urbaine.
Observation sur la représentation cartographique des densités recommandées.	Voir fiche-amendement n° 12.

SICOVAL (18 octobre 2010)

AVIS DE LA COLLECTIVITE	REPONSE OU COMMENTAIRE DU SMEAT
Demandes de modifications ou déplacements de pixels (liste annexée à l'avis)	Points traités dans le rapport d'enquête publique.
La prise en compte de modifications liées à la Charte d'aménagement du Sicoval sur les communes d'Auzielle, Lauzerville, Montlaur, Baziège, Montgiscard, Rebigue, Goyrans, Ramonville.	Certaines erreurs dans l'identification de ces espaces ont été corrigées (fiche amendement n°4), étant rappelé que le SCoT localise ces espaces mais qu'il appartient aux PLU de les délimiter.
Observation sur la souplesse de traduction des densités recommandées en fonction des circonstances locales (cas des territoires ne bénéficiant pas de l'assainissement collectif ; et prise en compte des distances aux transports collectifs).	Le caractère de recommandation vise à en tenir compte, dans le respect des orientations du SCoT.
Attachement des communes de développement mesuré au mode de desserte par Transport à la demande (TAD)	Il s'agit d'un commentaire.

Communauté d'Agglomération du Muretain (28 octobre 2010)

AVIS DE LA COLLECTIVITE	REPONSE OU COMMENTAIRE DU SMEAT
<u>Continuités écologiques :</u> En l'absence d'une analyse scientifique faune / flore de chaque corridor biologique identifié au SCoT, la CAM propose que la bande des 100 m à caractère inconstructible soit respectée, sauf à démontrer à travers une étude d'impact environnemental, que les écosystèmes en présence peuvent se satisfaire d'une emprise inférieure. Le SCoT doit par ailleurs préciser la façon dont doit être calculée cette emprise de 100 m en fonction des cas de figure rencontrés. (Ruisseau de 5,00m de largeur, rivière de 50m de largeur,...).	De la même manière, le SCoT localise les continuités écologique : cf. fiche-amendement n° 5. D'autre part, l'étude biotope 2009, qui a permis d'identifier les continuités écologiques (consultable sur le site du SMEAT) apporte des précisions sur la chacune de ces continuités.
<u>Continuités écologiques :</u> P : les documents d'urbanisme précisent également la définition et la mise en oeuvre de mesures appropriées pour le maintien et la restauration des continuités écologiques, par exemple : transparence écologique des ouvrages, conservation d'espaces de nature, absence de clôtures... La CAM souhaite que soit approfondi avant l'approbation du SCoT, afin d'offrir aux communes les outils permettant la traduction réglementaire de cette prescription.	L'étude biotope 2009, qui a permis d'identifier les continuités écologiques (consultable sur le site du SMEAT) apporte des précisions sur la chacune de ces continuités. Des outils de mise en œuvre vont être élaborés, en lien avec ceux proposés par l'Etat pour la Trame verte et bleue (TVB).
<u>Densité recommandé dans les noyaux villageois :</u> la CAM renouvelle sa demande de modification de la densité brute des noyaux villageois à 25 logts/Ha. (Soit une densité nette d'env 35 logts / Ha). <u>Villate</u> La CAM soutien le projet de la commune visant à développer sur la zone AUs1 une densité plus forte que celle recommandée par le SCoT : 37 logements/ha. Secteur à proximité des grands services publics ainsi que du pôle de services constitué par la commune de Pins-Justaret.	Les densités recommandées visent préserver les équilibres globaux du SCoT (notamment la polarisation) ; leur modification systématique aurait un impact significatif sur l'économie générale du SCoT. Toutefois, des études sectorielles, à bonne échelle, pourront permettre de moduler les densités en fonction des circonstances locales tout en respectant les orientations du SCoT.

<u>Diversifier la production de logements :</u> P : « Les communes à croissance mesurée veillent à participer à l'objectif de mixité sociale dans une logique de solidarité. En particulier, les communes situées dans un EPCI, mais ne relevant pas de la loi SRU, doivent construire au moins 10 % de logements locatifs sociaux. » « Les opérations d'aménagement de type ZAC, ou similaires, organisent une mixité sociale de l'habitat en programmant au moins 30 % de logements locatif social ». Dans la mesure où certaines communes n'auront à réaliser que 10% de logements sociaux à l'échelle de leur territoire, l'obligation de réaliser 30% de logements sociaux par opération risque d'être source de contentieux. La CAM s'interroge sur l'application de cette prescription très généraliste, elle considère que la règle des 30% devrait relever d'une recommandation à décliner dans le cadre des PLH. P : objectif de 30% de logements locatifs très sociaux. Pour atteindre l'objectif annoncé, auquel la CAM souscrit entièrement, elle relève cependant qu'il sera nécessaire de mutualiser les efforts financiers de l'Etat et des collectivités locales pour atteindre cet objectif ambitieux.	La combinaison de ces différentes prescriptions devra se traduire, prioritairement, au travers des PLH, là où ils existent.
<u>Vers une cohérence urbanisme-transport dans la ville intense :</u> La CAM demande qu'une conférence financière des AOT soit engagée à l'initiative du SMEAT à l'échelle du SCoT, afin de vérifier la faisabilité de cette prescription. S'il s'avère à l'issue de ce tour de table que les AOT sont dans l'impossibilité de planifier les engagements financiers demandés, la CAM demandera à ce que cette prescription soit reformulée en principe de recommandation. Elle demande également que le vote du PDU soit accéléré, ce dernier étant étroitement lié à la rédaction du volet transport du SCoT.	Ceci relève , pour partie, de la mise en œuvre du SCoT et, pour partie, de la compétence d'autres collectivités que le SMEAT.
- Force est de constater qu'il manque sur le Muretain un certain nombre de pixels permettant la réalisation de grands projets structurants fortement créateurs d'emplois. La CAM demande que ce constat soit affiché au SCoT. - En toutes hypothèses la CAM considère que les ZAE de proximité, programmées sur les communes de Saint-Clar de Rivière, Saint-Lys, Saint Hilaire, sont pleinement justifiées. - Cette problématique prend une amplitude nouvelle du fait des réflexions en cours sur l'extension du périmètre de la CAM vers plusieurs territoires limitrophes.	Il est rappelé que le SCoT reste un document évolutif. Des évolutions ultérieures (révision ou modification) pourront prendre en compte l'émergence de projets structurants.

<u>Desserte en transport en commun :</u> - La CAM souhaite que le réseau de transports en commun en site propre projeté dans le cadre du SCoT, soit complété en direction des communes de Saint-Lys et de Pinsaguel. - Pinsaguel : afficher le principe d'extension au-delà de 2020 du projet de TCSP (Gare de Portet / Cancéropôle) vers l'opération Bordes Blanches.	Il n'a pas paru opportun de modifier le DOG sur ce point, étant précisé que les éléments d'identification des contrats d'axe (cf. fiche-amendement n°21) n'interdisent pas une évolutivité des modes de transport associés.
Demandes de modifications ou déplacements de pixels (liste annexée à l'avis)	Points traités dans le rapport d'enquête publique.

Communauté de Communes de la Save au Touch (23 septembre 2010)

AVIS DE LA COLLECTIVITE	REPONSE OU COMMENTAIRE DU SMEAT
Demande d'un pixel supplémentaire sur la commune de Lasserre.	Point traité dans le rapport d'enquête publique (p. 102).

Communauté de Communes Hers et Garonne (22 octobre 2010)

AVIS DE LA COLLECTIVITE	REPONSE OU COMMENTAIRE DU SMEAT
<u>Bruguières</u> : Revoir les classement de zones agricoles ou naturels(NA et ND au nord de la commune).	Point traité dans le rapport d'enquête publique (p. 115).
<u>Gratentour</u> : Remise en cause du tracé d'un <u>corridor écologique</u> sur le secteur de Rynerie-Est, situé au nord de la commune pour les raisons suivantes : - Ce corridor est traversé par plusieurs obstacles (clôtures, un lotissement existant), - La commune de Pechbonnieu dispose d'une avancée boisée qui semblerait plus pertinente. Ce tracé figurait déjà au SDAT. -	Point traité dans le rapport d'enquête publique (p. 115).
<u>Saint-Jory</u> : - Refus de validation de la <u>couronne verte</u> au nord de Saint-Jory, car elle n'est pas cohérente avec le développement économique de la zone 2AUF. En aucun cas ce secteur doit rester agricole ou naturel.	Point traité dans le rapport d'enquête publique (p. 115).
- <u>Transport en commun</u> : - Soutenir le développement du transport ferroviaire avec un cadencement pour la gare de Saint-Jory au quart d'heure aux heures de pointe. Prévoir un aménagement global de la <u>RD 820</u> de Toulouse à Saint-Jory.	<i>Il s'agit d'un commentaire.</i>
<u>St-Jory</u> : Acceptation de suppression de 2 pixels en zones 3AU à condition qu'il n'y ait pas de déclassement en zones naturelles.	Point traité dans le rapport d'enquête publique (p. 102).
<u>DAC (St-Jory)</u> : anomalies concernant la comptabilisation des surfaces commerciales des jardinerie. Il est demandé à ce que soient comptabilisés pour les jardinerie uniquement les surfaces de vente couvertes, que soient exclues les surfaces couvertes de production, les surfaces extérieures de présentation de végétaux couvertes ou non couvertes. Demande de modification du <u>I0</u> du <u>DAC</u> en conséquence.	Point traité dans le rapport d'enquête publique (p. 86).

Le Fauga (2 novembre 2010)

AVIS DE LA COLLECTIVITE	REPONSE OU COMMENTAIRE DU SMEAT
<u>Pixels</u> : - Zone UE dite de la Mandre : demande de passer le ½ pixel éco en ½ pixel mixte. - Demande d'un ½ pixel éco pour ouvrir une zone à vocation commerciale le long de la RD 43 (3 ha). - Suppression de 2 pixels éco sur le secteur ONERA situé en zone naturelle (Natura 2000) : 2,5 pixels au projet de SCoT.	Point traité dans le rapport d'enquête publique (p. 103).

Bonrepos-sur-Aussonnelle (18 octobre 2010)

AVIS DE LA COLLECTIVITE	REPONSE OU COMMENTAIRE DU SMEAT
demande de 2 pixels supplémentaires.	Point traité dans le rapport d'enquête publique p. 102).

3/ AUTRES CONSULTATIONS REGLEMENTAIRES : LES COMMUNES ET EPCI LIMITOPHES

Communauté de Communes des Coteaux du Girou (27 octobre 2010)

AVIS DE LA COLLECTIVITE	REPONSE OU COMMENTAIRE DU SMEAT
<u>Transports et déplacements :</u> - Certaines liaisons urbaines cadencées, portées au PADD du SCoT nord toulousain n'apparaissent pas dans le SCoT : continuité sur l'A68, vers Bessières et Verfeil. - Le plan des projets de voirie fait apparaître, dans la vallée du Girou (exclusivement dans le territoire du SCoT nord toulousain), « une voirie secondaire de maillage à préserver » : ce projet a été abandonné et n'apparaît plus dans le PADD du SCoT Nord toulousain.	Quelle que soit leur représentation graphique, les dispositions du SCoT de la Grande agglomération toulousaine ne s'appliquent que dans le périmètre de celui-ci.
<u>Couronne verte :</u> Le Syndicat Mixte du SCoT nord toulousain a fait le choix d'adapter le tracé et l'épaisseur du trait à la réalité du territoire.	Voir la réponse à la réserve n° 6 de la Commission d'enquête.
La commune de Bonrepos-Riquet ainsi que toutes les communes qui viendront rejoindre la Communauté de Communes des Coteaux du Girou seront intégrés au SCoT nord toulousain.	Le SCoT de la Grande agglomération toulousaine ne s'applique pas, en effet, à la commune de Bonrepos-Riquet.

Commune de Castelnau d'Estretfonds (reçu le 4 novembre 2010)

AVIS DE LA COLLECTIVITE	REPONSE OU COMMENTAIRE DU SMEAT
Le territoire du PDU s'arrête, au nord, à Saint-Jory.	<i>Il s'agit d'un commentaire</i>
La couronne verte impact le territoire du SCoT nord toulousain. Des contraintes plus réalistes sont à négocier dans le cadre de l'InterSCoT.	<i>Il s'agit d'un commentaire</i>

Commune de Saint-Pierre, Pas d'observation

Commune de Villariès :

Pas d'observation

Communauté de Communes du Canton de Villefranche de Lauragais :

Simple accusé de réception, sans avis particulier

Communauté de Communes de la Gascogne toulousaine (21 octobre 2010)

AVIS DE LA COLLECTIVITE	REPONSE OU COMMENTAIRE DU SMEAT
Regret que les élus du Syndicat Mixte des Coteaux du Savès n'aient pas été associés à la concertation lors de l'élaboration du SCoT.	<i>Il s'agit d'un commentaire.</i> On peut rappeler que les collectivités de ce secteur avaient été invitées, très en amont, aux premiers travaux de la Conférence de l'Aire urbaine.
Tracés de corridors écologiques différents entre les 2 SCoT. L'assemblée délibérante réaffirme que seul les prescriptions du SCoT des Coteaux du Savès s'appliquent aux communes.	Tracé mentionné à titre de repère ; le SCoT ne peut pas prescrire, en effet, sur un autre périmètre que le sien.
Demande de modification du tracé de la couronne verte (cf. page 41 du DOG du SCoT des Coteaux du Savès).	Tracé mentionné à titre de repère ; le SCoT ne peut pas prescrire, en effet, sur un autre périmètre que le sien.
Le Comité Syndical s'étonne : - du fort potentiel d'extension économique à l'ouest du SCoT central (Léguevin, La Salvetat Saint-Gilles), qui se trouve en contradiction avec l'objectif de renforcer le poids économique de centralité sectorielle comme l'Isle Jourdain. - de la volonté affichée dans le PADD et dans le DOG de créer 140 000 emplois et d'accueillir 300 000 habitants supplémentaires laissant peu de perspectives de développement aux autres territoires .	Le principe de polarité appliqué par le SCoT (mais également préconisé par la Version stratégique de l'Aire urbaine), apporte des infléchissements à certaines tendances constatées antérieurement, mais sans interdire ou bloquer le développement d'aucun territoire.
Demande au SMEAT de convier les représentants du territoire du SCoT des Coteaux du Savès à participer aux différentes commissions et rencontres.	Le SMEAT prend acte de cette demande.

Commune de l'Isle-Jourdain (4 novembre 2010)

AVIS DE LA COLLECTIVITE	REPONSE OU COMMENTAIRE DU SMEAT
Regret que les élus du Syndicat Mixte des Coteaux du Savès n'aient pas été associés à la concertation lors de l'élaboration du SCoT.	Il s'agit d'un commentaire. On peut rappeler que les collectivités de ce secteur avaient été invitées, très en amont, aux premiers travaux de la Conférence de l'Aire urbaine.
Tracés de corridors écologiques différents entre les 2 SCoT. L'assemblée délibérante réaffirme que seul les prescriptions du SCoT des Coteaux du Savès s'appliquent aux communes.	Tracé mentionné à titre de repère ; le SCoT ne peut pas prescrire, en effet, sur un autre périmètre que le sien.
Demande de modification du tracé de la couronne verte (cf. page 41 du DOG du SCoT des Coteaux du Savès).	Tracé mentionné à titre de repère ; le SCoT ne peut pas prescrire, en effet, sur un autre périmètre que le sien.
Le Comité Syndical s'étonne : - du fort potentiel d'extension économique à l'ouest du SCoT central (Léguevin, La Salvetat Saint-Gilles), qui se trouve en contradiction avec l'objectif de renforcer le poids économique de centralité sectorielle comme l'Isle Jourdain. - de la volonté affichée dans le PADD et dans le DOG de créer 140 000 emplois et d'accueillir 300 000 habitants supplémentaires laissant peu de perspectives de développement aux autres territoires.	Le principe de polarité appliqué par le SCoT (mais également préconisé par la Version stratégique de l'Aire urbaine), apporte des infléchissements à certaines tendances constatées antérieurement, mais sans interdire ou bloquer le développement d'aucun territoire.
Demande au SMEAT de convier les représentants du territoire du SCoT des Coteaux du Savès à participer aux différentes commissions et rencontres.	Le SMEAT prend acte de cette demande.

Commune de Séguvielle (28 octobre 2010)

AVIS DE LA COLLECTIVITE	REPONSE OU COMMENTAIRE DU SMEAT
Regret que les élus du Syndicat Mixte des Coteaux du Savès n'aient pas été associés à la concertation lors de l'élaboration du SCoT.	Il s'agit d'un commentaire. On peut rappeler que les collectivités de ce secteur avaient été invitées, très en amont, aux premiers travaux de la Conférence de l'Aire urbaine.

Tracés de corridors écologiques différents entre les 2 SCoT. L'assemblée délibérante réaffirme que seul les prescriptions du SCoT des Coteaux du Savès s'appliquent aux communes.	Tracé mentionné à titre de repère ; le SCoT ne peut pas prescrire, en effet, sur un autre périmètre que le sien.
Demande de modification du tracé de la couronne verte (cf. page 41 du DOG du SCoT des Coteaux du Savès).	Tracé mentionné à titre de repère ; le SCoT ne peut pas prescrire, en effet, sur un autre périmètre que le sien.
Le Comité Syndical s'étonne : - du fort potentiel d'extension économique à l'ouest du SCoT central (Léguevin, La Salvétat Saint-Gilles), qui se trouve en contradiction avec l'objectif de renforcer le poids économique de centralité sectorielle comme l'Isle Jourdain. - de la volonté affichée dans le PADD et dans le DOG de créer 140 000 emplois et d'accueillir 300 000 habitants supplémentaires laissant peu de perspectives de développement aux autres territoires.	Le principe de polarité appliqué par le SCoT (mais également préconisé par la Version stratégique de l'Aire urbaine), apporte des infléchissements à certaines tendances constatées antérieurement, mais sans interdire ou bloquer le développement d'aucun territoire.
Demande au SMEAT de convier les représentants du territoire du SCoT des Coteaux du Savès à participer aux différentes commissions et rencontres.	Le SMEAT prend acte de cette demande.