



# La couronne périurbaine de l'agglomération toulousaine

## Éléments pour un diagnostic territorial

**auat**  
toulouse  
aire urbaine



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère  
de l'Équipement  
des Transports  
et du Logement

AVRIL 2002

# Sommaire

Rappel de la commande .....	04
Problématique de l'étude .....	05
Contenu de l'étude .....	07
Qualifier l'espace périurbain .....	09
Chiffres-clés .....	12
<b>Phase 1 – Caractérisation des communes dans leur diversité et identification de typologies de territoires .....</b>	<b>16</b>
Dynamiques à l'œuvre et tendances d'évolution .....	17
<b>1</b> Une géographie qui conditionne le développement de l'urbanisation .....	18
<b>2</b> Une agriculture périurbaine encore prégnante, avec de faibles valeurs des sols, de plus en plus confrontée à l'urbanisation .....	20
<b>3</b> Une croissance démographique constante depuis 25 ans, un phénomène de diffusion sur les communes moyennes et petites .....	21
<b>4</b> Un fort développement de la maison individuelle, encouragé par les mesures d'aide à l'accession sociale à la propriété, au logement, diversité résidentielle plus affirmée dans les bourgs .....	24
<b>5</b> Un territoire marqué par des différenciations sociales prolongeant celles du pôle urbain .....	29
<b>6</b> Des « mini pôles » d'emploi, surtout axés sur les activités traditionnelles .....	37
<b>7</b> Des habitants fortement dépendants du pôle urbain en terme d'emploi, six « bassins d'emploi » identifiés .....	41
<b>8</b> Des pôles de services traditionnels en décalage avec les lieux de la croissance (démographie et emploi) .....	47

<b>9</b>	<b>Une offre de transport public limitée, mais une opportunité d'une desserte ferrée .....</b>	<b>52</b>
<b>10</b>	<b>Des acteurs multiples, des stratégies non coordonnées, une logique d'organisation centrée sur les niveaux communaux et cantonaux, l'émergence de l'intercommunalité et des pays .....</b>	<b>57</b>
<b>11</b>	<b>Des grands projets publics qui risquent d'accentuer la pression sur la couronne périurbaine .....</b>	<b>59</b>
<b>12</b>	<b>Des territoires plus ou moins autonomes .....</b>	<b>63</b>
	<b>Phase 2 – Enquêtes qualitatives (entretiens), Agriculture périurbaine, Activités économiques .....</b>	<b>66</b>
	<b>    Les objectifs des entretiens .....</b>	<b>67</b>
	<b>    Des entretiens centrés sur l'agriculture et l'activité économique .....</b>	<b>69</b>
<b>1</b>	<b>L'agriculture périurbaine et sa confrontation avec la croissance de l'agglomération toulousaine (Synthèse des entretiens) .....</b>	<b>70</b>
<b>2</b>	<b>L'accueil économique et le périurbain (Synthèse des entretiens) .....</b>	<b>75</b>
	<b>Annexes .....</b>	<b>80</b>
	<b>    Questions principales des guides d'entretien agriculture périurbaine et activités économiques .....</b>	<b>81</b>



# Rappel de la commande

---

## Un objectif de connaissance

L'objectif de cette étude confiée par la Direction Régionale de l'Équipement Midi-Pyrénées à l'Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire Toulouse Aire Urbaine (AUAT) est de mieux connaître le fait périurbain toulousain, de comprendre l'organisation des territoires, de repérer les dynamiques à l'œuvre et les tendances d'évolution.

Cette connaissance s'appuie sur l'exploitation de données statistiques, ainsi que sur des entretiens avec des acteurs socio-économiques et institutionnels.

## Un appui pour un exercice de diagnostic stratégique

Au moment où se mettent en place les premières réflexions sur l'élaboration d'un Schéma de Cohérence et d'Organisation Territoriale (SCOT), ce rapport, ainsi que la phase de restitution-animation qui l'a accompagné, devrait permettre de mieux définir les enjeux vis-à-vis des territoires périurbains.

Toutefois, cette étude ne saurait remplacer l'établissement d'un diagnostic stratégique préparatoire aux exercices de planification, prenant en compte les objectifs de développement durable. Elle vise à en simplifier la réalisation, en soumettant une première contribution au débat local.



# Problématique de l'étude

---

L'aire urbaine de Toulouse connaît un fort développement démographique. Cette croissance affecte ses différentes composantes territoriales, la ville-centre, la banlieue et la couronne périurbaine. Cette dernière connaît un développement extrêmement régulier depuis 20 ans qui lui donne un poids de plus en plus important dans le fonctionnement de l'agglomération. Son taux de croissance, comme celui des autres composantes de l'aire urbaine (ville centre et banlieue), est un des plus élevés de France. Actuellement, 200 000 habitants vivent dans la couronne périurbaine.

Le dynamisme démographique de l'aire urbaine de Toulouse provient pour l'essentiel par son attractivité qui génère d'importants flux migratoires. Ces « nouveaux habitants », comme l'ont montré les études réalisées à partir des recensements de 1990 et de 1999, proviennent essentiellement de l'extérieur de la région Midi-Pyrénées et notamment des autres grandes agglomérations.

Les flux migratoires entre les différents territoires internes de l'aire urbaine sont également importants. Ils entraînent un processus de desserrement de la population. Pour se loger, les ménages prennent en compte l'offre d'habitat, leurs lieux d'emploi ou d'étude, quitte à accepter une mobilité quotidienne plus grande.

Les ménages recherchent des terrains à bâtir moins cher, une qualité de vie et d'environnement, que la ville, semble-t-il, ne peut pas leur offrir. Il en découle une pression foncière qui s'exerce soit directement, soit par l'intermédiaire de lotisseurs professionnels. Elle conduit les communes à ouvrir de nouveaux espaces à l'urbanisation.

Pourtant, confronté à une forte pression démographique, le territoire de la couronne périurbaine ne réagit pas de façon homogène. Bien que peu de contraintes géographiques s'opposent à l'extension de l'urbanisation, la croissance ne s'exerce pas partout avec la même intensité et ne produit pas les mêmes effets :

- ces espaces ont une histoire et une structuration qu'il convient de prendre en compte. Des territoires ou des communes isolées offrent un certain niveau d'équipement et de services à la population (bourgs, chefs lieux de cantons notamment) et se structurent peu à peu en « bassins de vie quotidienne » ou en « territoires de projet »,

- les conditions d'accueil de la croissance démographique recouvrent des situations très contrastées : si elle est dans certains cas « subie » comme un mal inévitable et inexorable, et parfois favorisée, elle n'est pas partout synonyme de diffusion et de dispersion. Elle peut aussi être planifiée et maîtrisée. Ces situations ne sont pas tout à fait indépendantes ni des caractéristiques locales (situation géographique, proximité des axes de circulation), ni du statut des élus et de leurs responsabilités politiques.

L'agglomération toulousaine, au sens des territoires centraux, est orientée aujourd'hui sur un projet de consommation maîtrisée de son territoire, inscrit dans le Schéma Directeur. Elle s'interroge sur les mécanismes qui favorisent le développement résidentiel hors de la zone agglomérée et sur les conséquences de cet étalement urbain en terme de solidarités territoriales et de développement durable.

Les politiques publiques actuelles, Schéma Directeur (SDAT), Plan des Déplacements Urbains (PDU), Programme Local de l'Habitat (PLH) ne prennent pas en compte (ou peu) ces territoires dont le « statut » dans l'organisation et le fonctionnement de l'espace métropolitain n'a pas été réellement débattu.



# Contenu de l'étude

---

**L'étude a été menée en deux phases :**

## **Phase 1 – caractérisation des communes dans leur diversité et identification de typologies de territoires**

Objectif : établir des typologies de situation par regroupement des communes en territoires homogènes. Les données prises en compte portent sur les thèmes précisés ci-dessous, ainsi que sur le « positionnement » des communes dans l'espace étudié (plus ou moins grande proximité du cœur d'agglomération, accessibilité...) et les fonctions qu'elles exercent (pôle économique et de services local, fonction exclusivement résidentielle...).

Les thèmes étudiés sont les suivants :

- les rythmes de développement démographique,
- les caractéristiques sociales des populations accueillies,
- la diversité de l'habitat et la question foncière,
- les emplois offerts, les activités économiques,
- l'agriculture,
- l'offre d'équipements publics,
- le niveau de services privés et d'activité commerciale,
- les zones d'influence des équipements ; les centralités identifiées,
- le système de déplacement,
- l'organisation des territoires,
- les projets.

L'effet de « marge » en limite de l'aire urbaine a été pris en compte (effet « structurant » des bourgs situés au-delà de l'aire urbaine actuelle).

La restitution s'appuie fortement sur deux types de cartographies :

- des cartes thématiques portant sur un aspect particulier,
- des cartes de synthèse mettant en évidence la diversité et les lignes de force de l'espace périurbain. La méthode de constitution de ces cartes est explicitée.

D'une façon générale, les informations concernant l'intérieur du pôle urbain ont été portées, afin de mieux positionner la couronne périurbaine dans son contexte.

Une annexe précise les sources et les données utilisées.

## Phase 2 – Enquêtes qualitatives

En référence à deux questions stratégiques identifiées à l'issue de la phase précédente, des entretiens ont été réalisés auprès d'acteurs socio-économiques et institutionnels. Deux thèmes ont été abordés :

- l'agriculture périurbaine et la question foncière, en cherchant à qualifier les territoires et leurs perspectives d'évolution économique, les valeurs des sols, la pression foncière, les difficultés de la population agricole (comme les successions) et les conflits potentiels entre occupation résidentielle et activités agricoles,
- l'emploi et les activités économiques, en tentant de mieux comprendre les facteurs de localisation des entreprises selon leur domaine d'exercice, leurs relations avec le pôle urbain (proximité et éloignement), les nouvelles formes d'emploi émergentes dans le périurbain.

Ces entretiens font l'objet d'une restitution synthétique dans la deuxième partie de ce document.

# Qualifier l'espace périurbain

---

Appréhender et définir le « périurbain » est un tâche complexe. Il s'agit en effet d'espaces entre ville et campagne, en constante évolution. Souvent la délimitation de cet espace relève plus de la représentation (habiter à la campagne) que de la réalité géographique.

Pourtant, le développement du peuplement de la périphérie des villes à partir du milieu des années 70 a conduit peu à peu à définir des concepts, comme rurbanisation, conurbanisation et plus récemment péri urbanisation. Des approches nouvelles se sont développées sur des sujets comme les processus de métropolisation, ou sur la « ville émergente ».

Ces approches ont eu le mérite d'attirer l'attention sur un phénomène majeur de l'évolution des villes : la constitution de nouvelles formes d'habiter aux franges des agglomérations, ce processus affectant dans un deuxième temps les activités économiques (commerciales, administratives, logistiques...).

Les typologies spatiales ont également évolué. De la dichotomie simple entre ville et espace rural des années 60, on est passé à des notions plus extensives et nuancées avec la définition des ZPIU (zones de peuplement industriel et urbain). En 1996, une nouvelle nomenclature spatiale, l'aire urbaine, a été établie par l'INSEE.

Cette notion d'aire urbaine prend en compte deux phénomènes :

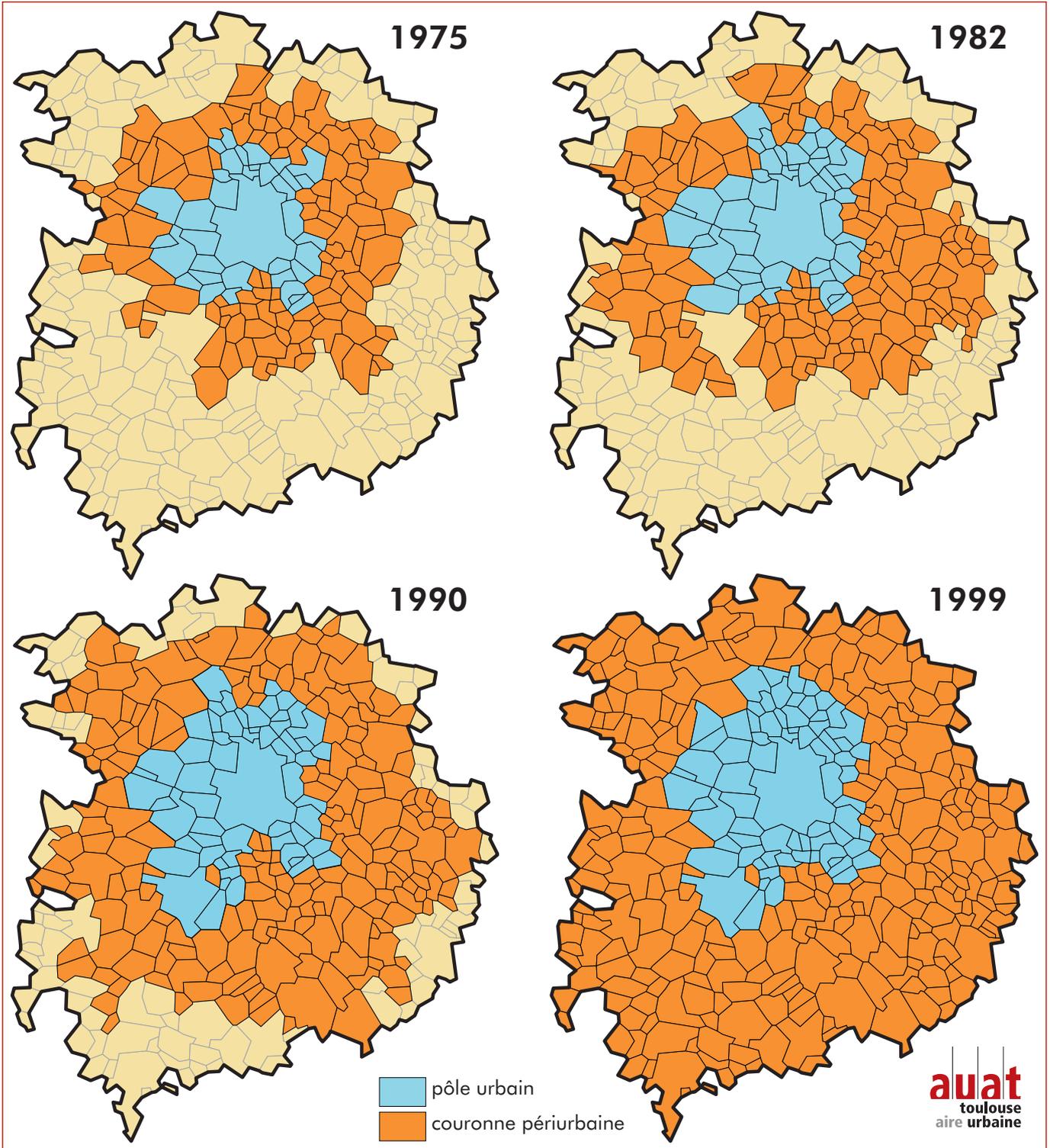
- la continuité des bâtis qui permet de délimiter une zone dense de population agglomérée, le « pôle urbain »,
- les flux migratoires domicile - travail dont l'intensité définit une aire de polarisation (selon la règle des 40% d'actifs travaillant dans le pôle urbain), appelée « couronne périurbaine »,

Cette notion d'aire urbaine constitue aujourd'hui un cadre privilégié d'analyse des phénomènes urbains, notamment sous l'angle de l'étalement des zones urbanisées.

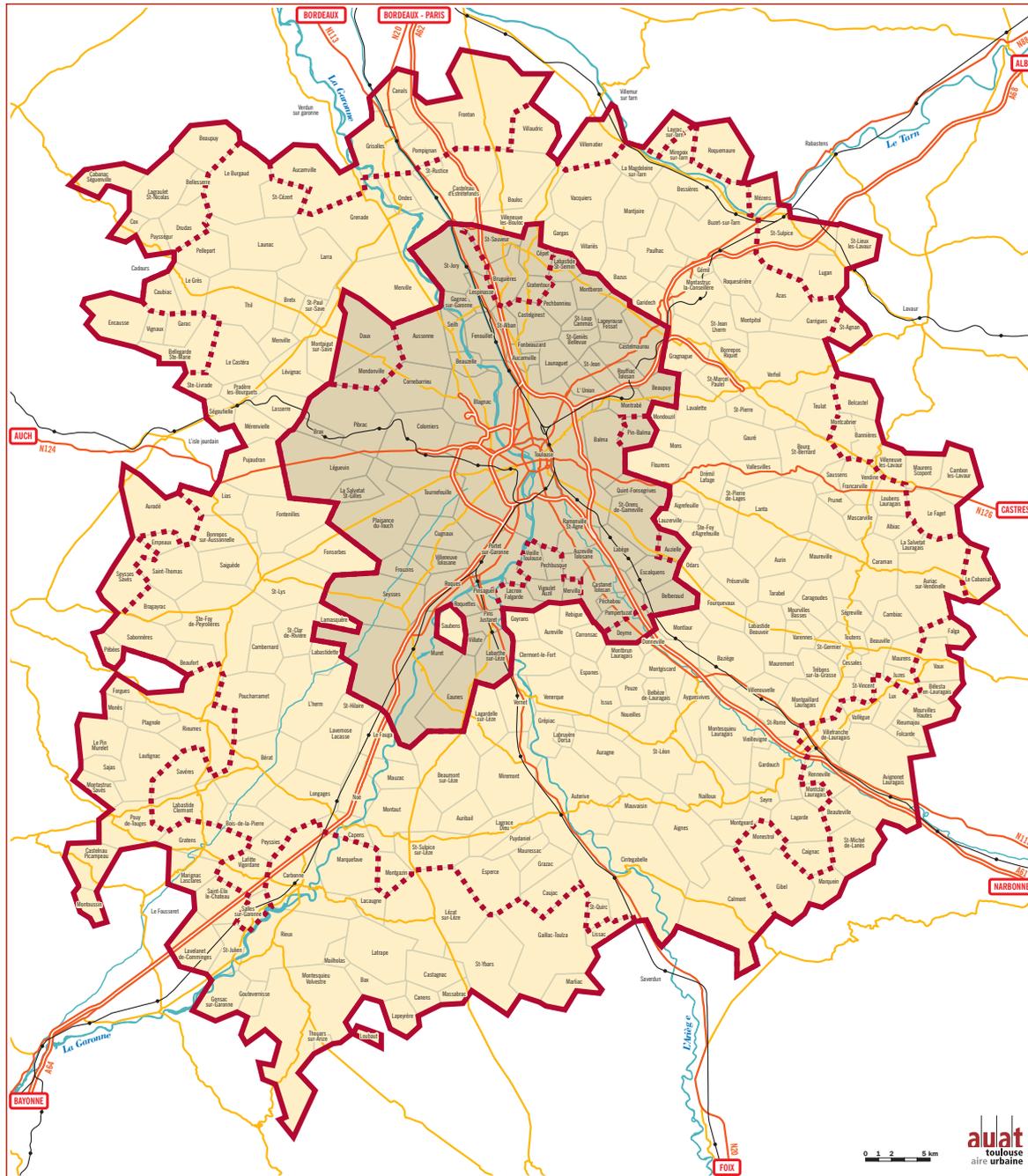
La délimitation des aires urbaines est évolutive. Définie en 1996, sur les résultats de 1990, une mise à jour est intervenue en 2001 sur les données du recensement de 1999.

Au départ de cette étude, la couronne périurbaine prise en référence à été celle s'appuyant sur les résultats du recensement de 1990. Une extension du périmètre a été effectuée au cours de l'année 2001 une fois que la nouvelle délimitation 1999 a été connue. Toutefois certaines cartes portent encore le périmètre de l'aire urbaine 1990, les données n'ayant pu être entièrement complétées.

## L'aire urbaine aux différentes dates



# Le découpage communal de l'aire urbaine de Toulouse



Autoroute, rocade ; échangeur	<b>TOULOUSE</b> Chef-lieu de département
Route Nationale	<b>Fonsorbes</b> ● Commune de + de 5 000 habitants
Route Départementale	<b>Rabastens</b> ● Commune de + de 2 000 habitants
Chemin de fer, gare	<b>Léviganc</b> ○ Autre commune
Réseau hydrographique	<b>NAILLOUX</b> Chef-lieu de canton
Périmètre de l'aire urbaine 1999	Périmètre de l'aire et du pôle urbain 1990
Périmètre du pôle urbain 1999	

# Chiffres-clés

---

## → Principales données

### **Couronne périurbaine :**

271 communes, une extension géographique de 74 communes entre 1990 et 1999.  
10 chefs lieux de cantons.  
Surface totale : 319 000 ha, soit 80 % de la superficie de l'aire urbaine.  
Distance moyenne au centre de Toulouse : 20 kilomètres.

## → Les populations

### **Couronne périurbaine :**

17 communes de plus de 2 500 habitants dont seulement 4 de plus de 5 000 habitants.  
203 707 habitants en 1999.  
Croissance 1990 – 1999 : + 29 496 habitants.

### **Pôle urbain :**

72 communes  
761 000 habitants en 1999  
Croissance 1990 – 1999 : +94 149 habitants

## → Les emplois

### **Couronne périurbaine :**

39 035 emplois en 1999      soit 1 emploi pour 5 habitants.

### **Pôle urbain :**

360 827 emplois en 1999      soit 1 emploi pour 2,07 habitants.

Entre 1990 et 1999, l'emploi augmente de 3 172 postes dans le périurbain (+4,4%) et de 45 486 dans le pôle urbain (+12,6%).

### → Les migrations alternantes domicile- travail

Deux actifs sur trois résidant dans le périurbain, travaillent dans le pôle urbain.  
Parmi les nouveaux habitants, ce ratio concerne huit habitants sur dix.

### → Les densités brutes

Couronne périurbaine .....	0,6 habitant à l'hectare
Pôle urbain (dont Toulouse) .....	9,4 habitants à l'hectare
Dont banlieue.....	5,4 habitants à l'hectare

### → Les logements en accession aidée

Part de la couronne périurbaine dans l'aire urbaine :  
Moyenne annuelle des P.A.P. (sur 10 ans) : 26 %  
Moyenne annuelle des P.T.Z. (sur 3 ans) : 36 %

### → La construction neuve

2 000 logements autorisés en 1996, 4 000 en 2000.  
Plus de 50% des maisons individuelles autorisées dans l'aire urbaine sont localisées dans la couronne périurbaine.

### → Les prix du foncier

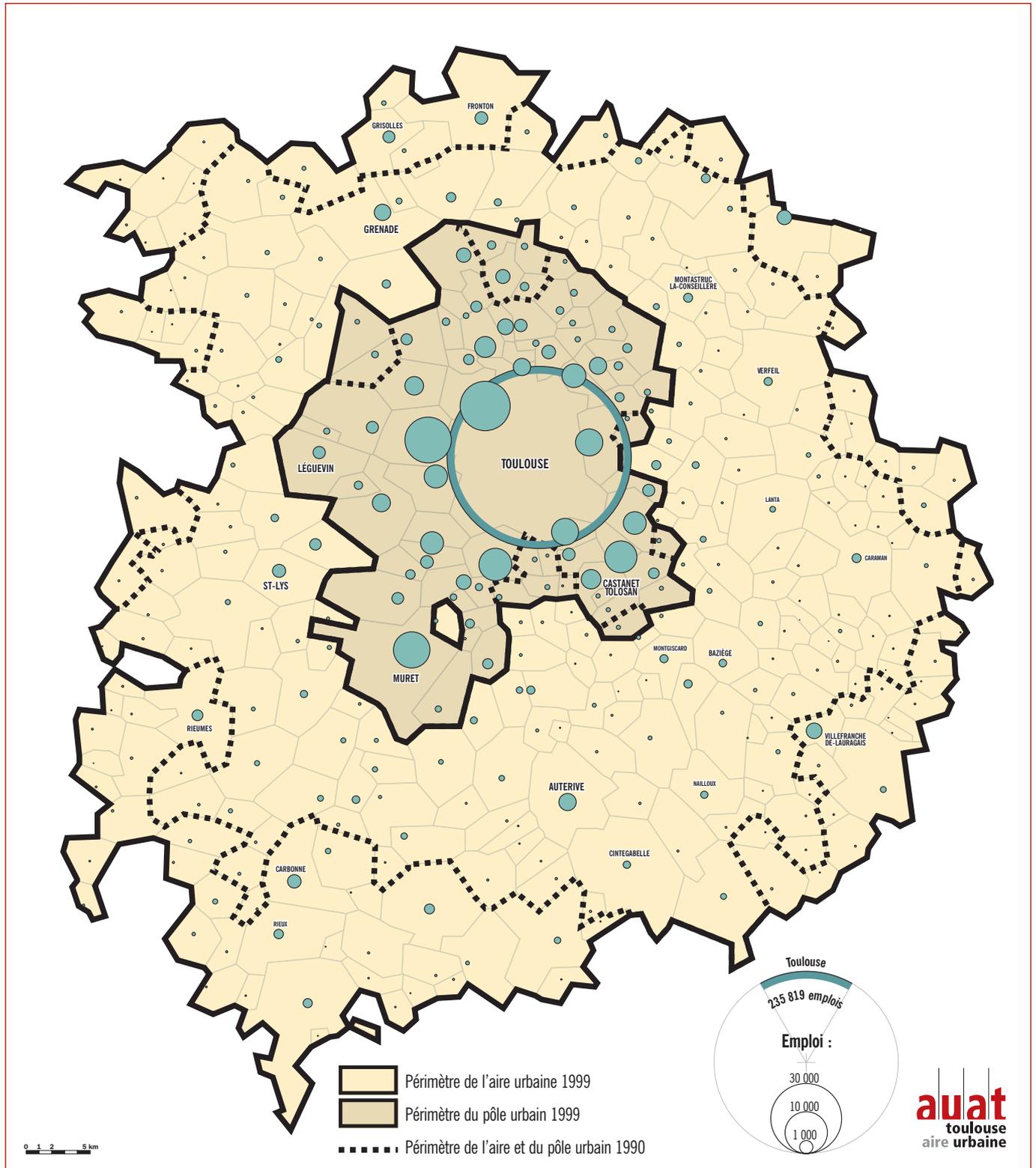
Des prix fonciers 2 à 3 fois moins élevés qu'en première couronne.  
Des prix en lotissement de 200 F/m<sup>2</sup> en moyenne, contre 400 à 600 F dans le pôle urbain.  
Des prix du foncier agricole peu élevés (de l'ordre de 5 F/m<sup>2</sup>).

### → L'agriculture

L'agriculture occupe en surface utilisée 195 000 ha, soit plus de 60% du territoire périurbain.



# L'emploi en 1999





# **Phase 1 – Caractérisation des communes dans leur diversité et identification de typologies de territoires**

---



# Dynamiques à l'œuvre et tendances d'évolution

---

- 1 - Une géographie qui conditionne le développement de l'urbanisation
- 2 - Une agriculture périurbaine encore prégnante, avec de faibles valeurs des sols, de plus en plus confrontée à l'urbanisation
- 3 - Une croissance démographique constante et régulière depuis 25 ans, un phénomène de diffusion sur les moyennes et petites communes
- 4 - Un fort développement de la maison individuelle, encouragé par les mesures d'aide à l'accession sociale à la propriété, au logement, diversité résidentielle plus affirmée dans les bourgs
- 5 - Un territoire marqué par des différenciations sociales prolongeant celles du pôle urbain
- 6 - Des « mini pôles » d'emploi, surtout axés sur les activités traditionnelles
- 7 - Une très forte dépendance sur le plan de l'emploi vis à vis du pôle urbain
- 8 - Des pôles de services traditionnels en décalage avec les lieux de la croissance (démographie et emploi)
- 9 - Une offre de transport public très limitée, mais une opportunité, la desserte ferrée
- 10 - Des acteurs multiples, des stratégies non coordonnées, une logique d'organisation centrée sur les niveaux communal et cantonal, l'émergence de l'intercommunalité et des pays
- 11 - De grands projets publics qui risquent d'accentuer la pression sur la couronne périurbaine
- 12 - Des territoire plus ou moins autonomes



# 1 - Une géographie qui conditionne le développement de l'urbanisation

---

→ **Une seule grande agglomération, se développant selon un modèle concentrique**

En dehors de Montauban, les villes moyennes sont relativement éloignées de la métropole régionale

Celle-ci se développe du centre vers la périphérie, par extension et diffusion, sans véritable centre urbain secondaire (modèle mono-polaire)

→ **Un contexte différencié selon les secteurs**

Ouest - Sud-Ouest :

Site de plaine d'accessibilité aisée

Agriculture extensive plutôt en déprise

Grandes communes et grandes propriétés foncières

Nord - Est - Sud-Est

Site de coteaux, plaine du Lauragais

Vignoble et maraîchage

Agriculture active

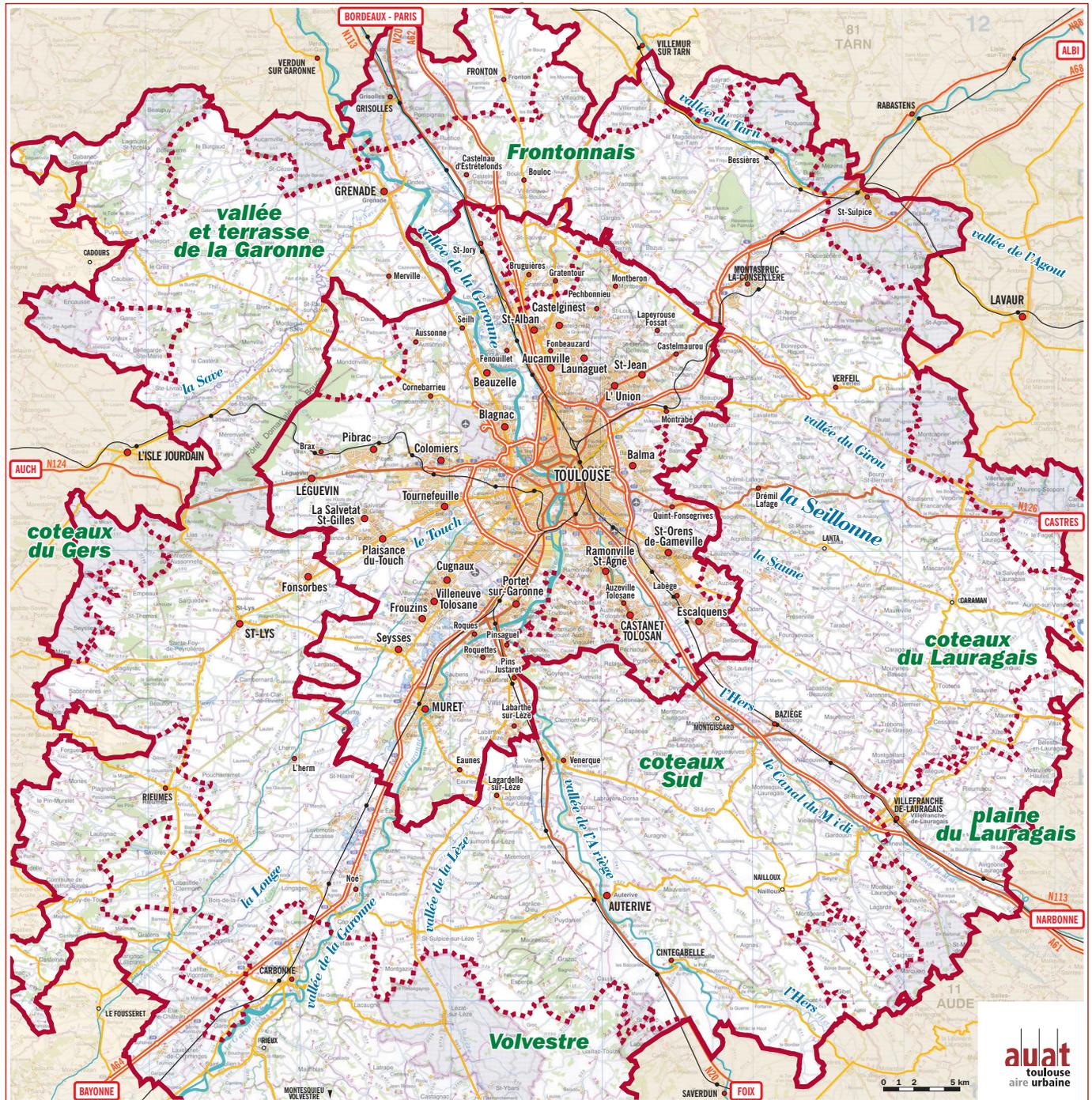
Foncier morcelé

→ **Une constante : des paysages et un environnement bâti de qualité**

La couronne périurbaine est encore peu urbanisée (environ 7% du territoire), les espaces naturels et agricoles sont très présents.

Le patrimoine bâti ancien et les paysages présentent souvent des qualités indéniables qui attirent les ménages.

# Géographie des sites



	Autoroute, rocade ; échangeur	<b>TOULOUSE</b>	● Chef-lieu de département
	Route Nationale	<b>Fonsorbes</b>	● Commune de + de 5 000 habitants
	Route Départementale	<b>Rabastens</b>	● Commune de + de 2 000 habitants
	Chemin de fer, gare	Lévignac	○ Autre commune
	Réseau hydrographique	<b>NAILLOUX</b>	○ Chef-lieu de canton
	Aire urbaine et pôle urbain 1999		
	Aire urbaine et pôle urbain 1990		



## 2 - Une agriculture périurbaine encore prégnante, avec de faibles valeurs des sols, de plus en plus confrontée à l'urbanisation

---

### → L'agriculture domine largement dans l'occupation de l'espace

L'activité agricole s'exerce sur une surface totale de 195 000 ha, soit plus de 60% du territoire périurbain.

Entre 1988 et 2000, cette surface a peu diminué (- 4%), la baisse est surtout concentrée dans le pôle urbain (- 17%).

Toutefois, un tiers (33%) des exploitations a disparu sur la même période (et 45% sur le pôle urbain), entraînant une plus grande concentration.

### → Des espaces agricoles valorisés

Le vignoble du Frontonnais.

Le maraîchage au nord.

Les territoires bénéficiant d'investissements publics importants (irrigation et remembrement).

### → La pression de l'urbanisation devient de plus en plus forte

Les valeurs des terres agricoles varient peu d'un territoire à un autre et sont très inférieures au prix des terrains urbanisables.

La construction de logements individuels s'est fortement accrue ces trois dernières années : 2 000 logements autorisés en 1996, 4 000 en 2000.

Pour la première fois, en 2000, plus de 50% des maisons individuelles autorisées dans l'aire urbaine sont localisées dans la couronne périurbaine.



# 3 - Une croissance démographique constante depuis 25 ans, un phénomène de diffusion sur les communes moyennes et petites

---

→ **Un rythme de croissance très régulier depuis 1975**

+ 3 000 habitants par an depuis 1975, quelle que soit la période inter censitaire  
Une accélération manifeste de cette croissance depuis 2 à 3 ans

→ **Des évolutions communales contrastées dans les grandes communes**

Quatre communes de 5 000 habitants

Dont deux doublent ou triplent leur population depuis 1975 : Fonsorbes et Saint-Lys sur l'axe N 632

La hiérarchie démographique des communes n'a pas changé depuis 1975

→ **Mais 60 % de la croissance touche les communes de moins de 2 000 habitants, moyennement équipées**

Les nouveaux habitants se localisent en majorité dans de petites communes qui souffrent d'un manque d'équipements, et non pas dans les bourgs mieux équipés.

→ **Un mouvement de croissance centrifuge, du centre vers la périphérie qui ne suit pas strictement les grands axes de circulation**

Les plus forts taux de croissance s'observent en dehors des grandes voies de circulation.

### **Méthode de constitution de la cartographie**

#### **Localisation et diffusion de la croissance**

*Cette carte présente une synthèse des taux de croissance annuels des communes de l'aire urbaine et des quartiers de Toulouse sur deux périodes 1982 - 1990 et 1990 - 1999 (recensements de la population).*

*Le taux de croissance annuel indique la dynamique des territoires (accélération, décroissance)  
Il n'indique pas le nombre absolu d'habitants accueillis par ceux-ci.*

*Certains territoires ont ainsi une croissance importante et continue sur l'ensemble de la période d'observation 1982 – 1999 (orangé pâle), avec parfois une accélération nette dans la dernière période 1990 – 1999 (orangé foncé).*

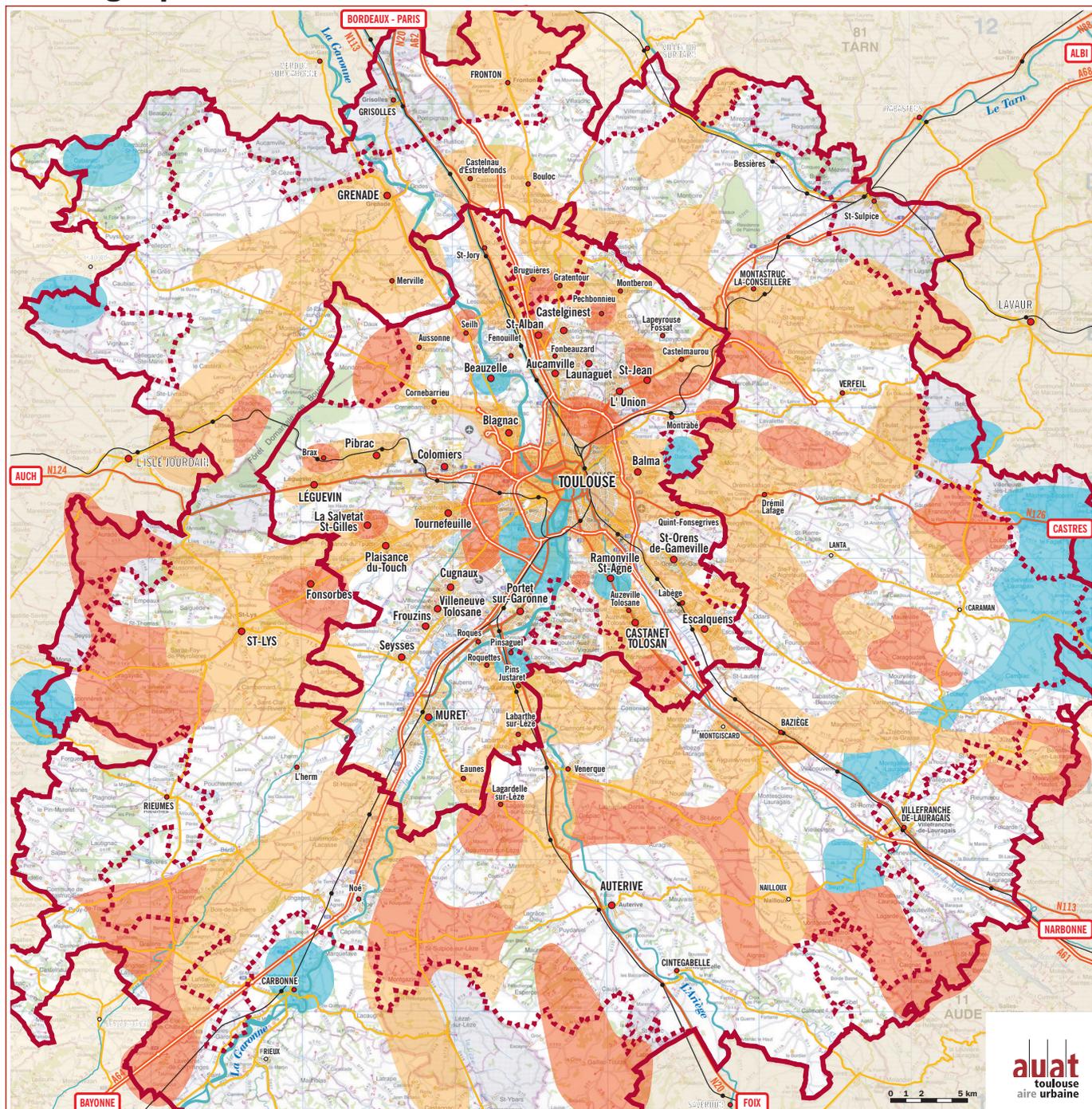
*Les territoires en décroissance démographique (perte de population) sont représentés en bleu.*

*Les espaces sans coloration ont connu sur les deux périodes des évolutions moins sensibles.*

*Le choix de représentation en à plat de couleur privilégie les continuités ou discontinuités des phénomènes sur des espaces occupés par l'habitat. Les contours ne sont pas calés sur les limites administratives des communes.*

*Sources : Insee , recensements de la population 1982, 1990, 1999*

## Démographie : localisation et diffusion de la croissance





## 4 – Un fort développement de la maison individuelle, encouragé par les mesures d'aide à l'accession sociale à la propriété, au logement, diversité résidentielle plus affirmée dans les bourgs

---

→ **Le périurbain accueille un mono-produit : la maison individuelle**

Au sein de l'aire urbaine, une maison individuelle sur deux est construite dans le périurbain, plus fréquemment en secteur diffus qu'en lotissement

→ **Cette tendance est accélérée partiellement par les effets des aides financières, à l'accession sociale à la propriété, et notamment du Prêt à Taux Zéro**

Le périurbain accueille 36 % des P.T.Z. de l'aire urbaine, contre 26 % des anciens prêts P.A.P.

→ **Au sein du périurbain, la diversité du logement (collectif, locatif dont H.L.M.) est portée essentiellement par les bourgs**

Auterive, Saint-Sulpice

Saint-Lys, Fonsorbes

Grenade

Fronton

Bessières, Montastruc-la-Conseillère

Baziège, Villefranche-de-Lauragais

Ces bourgs offrent un gamme plus large d'habitat collectifs, locatifs, petits logements .

→ **Un différentiel des prix fonciers très favorable au périurbain**

Les prix du foncier sont 2 à 3 fois moins élevés dans le périurbain que dans le pôle urbain. Les ménages peuvent acquérir des surfaces de terrain plus importantes, notamment en secteur diffus

Des zones de pression foncière apparaissent (Ouest, Sud-Est, ...), sur lesquelles les interventions des professionnels (achat pour de futures opérations) sont particulièrement importantes.

La faible valeur des terres agricoles (de l'ordre de quelques francs par M<sup>2</sup>), ne constitue pas une résistance à l'avancée de l'urbanisation.

## **Méthode de constitution de la cartographie**

### **La diversité de l'offre de logement**

Quatre critères ont été analysés pour apprécier la diversité de l'offre de logement en 1999 pour chaque territoire (communes, quartiers de Toulouse), soit la part dans le total des résidences principales :

- des petits logements (T1 et T2)
- des logements situés dans des immeubles collectifs
- des logements loués
- des logements à statut HLM

Une analyse multicritères a permis de situer les territoires et de définir des seuils significatifs au regard de la moyenne de l'aire urbaine.

Les espaces colorés en orange soutenu présentent une diversité de l'offre de logement, des taux plus élevés que la moyenne pour les trois premiers critères (petits logements, collectifs, locatifs).

Lorsque la proportion de logement social est significative, un trait pointillé rouge a été ajouté.

Les territoires en orange pâle sont occupés par un mono produit : la maison individuelle.

Sources : Insee, recensement de la population 1999 ; AUAT, données logement, enquête logement social

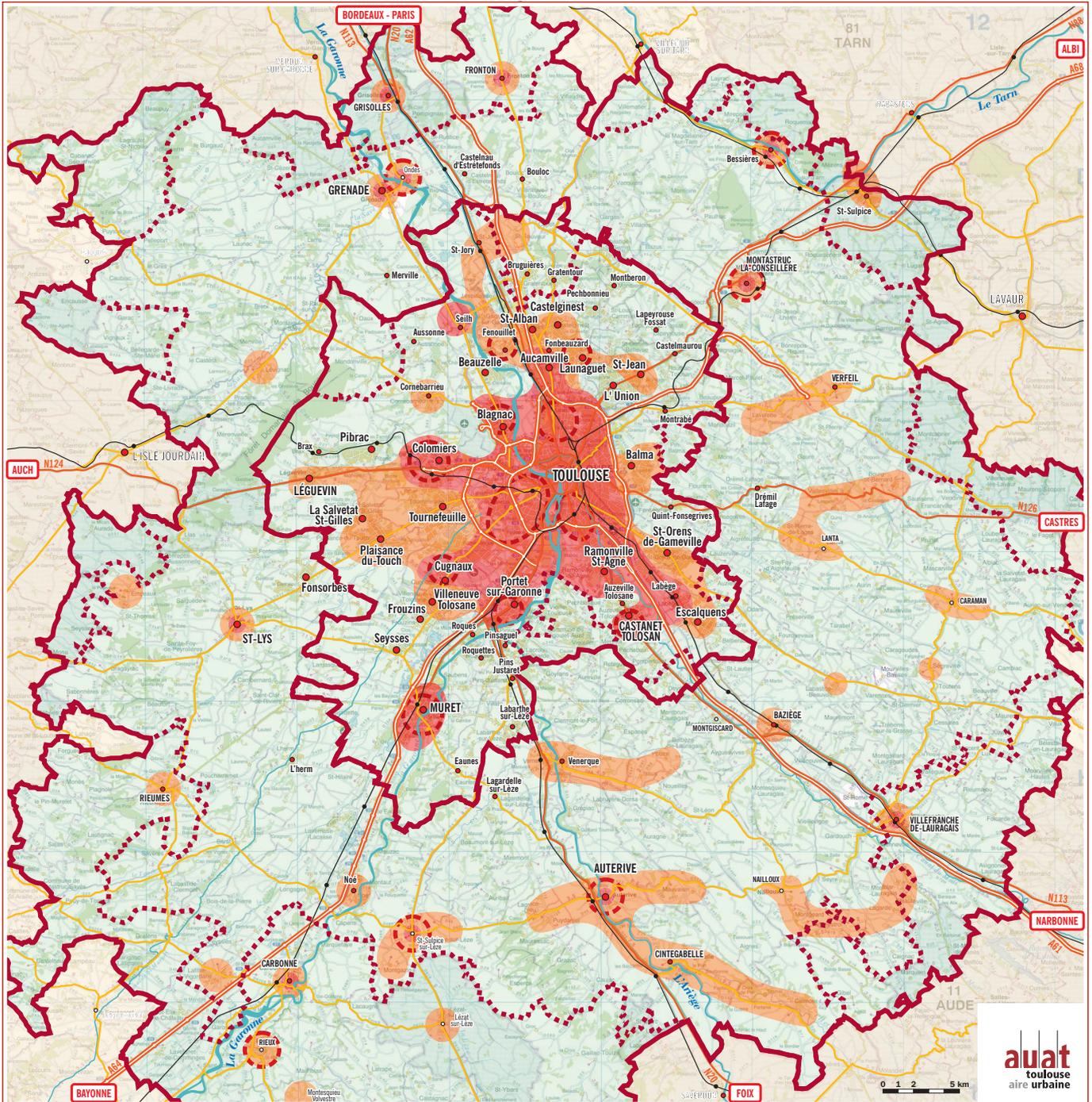
### **Les prix et la pression foncière**

Cette carte présente le croisement de deux indicateurs :

- le niveau de prix du foncier destiné à la construction d'une maison individuelle, le critère pris en compte étant le montant total d'acquisition par un ménage d'une parcelle en secteur diffus. Cet indicateur représente le coût du « droit à bâtir ». Il intègre, outre l'assiette nécessaire à la construction fixée par les règles d'urbanisme, l'usage privatif d'un espace naturel plus ou moins important. Le choix des ménages s'effectue en fonction du prix global de la parcelle, de sa surface totale, de sa situation géographique et de son environnement, de la distance vis à vis du centre de l'agglomération.
- la pression foncière s'exerçant sur les territoires est mesurée par l'importance des surfaces achetées par des professionnels de l'urbanisme (promoteurs, lotisseurs, marchands de biens...). Un territoire sur lequel ces acteurs interviennent fortement est un espace de mutation. Ces interventions pèsent sur le comportement des propriétaires fonciers, notamment les agriculteurs, qui peuvent alors chercher à valoriser leur bien en tant que terrain à urbaniser.

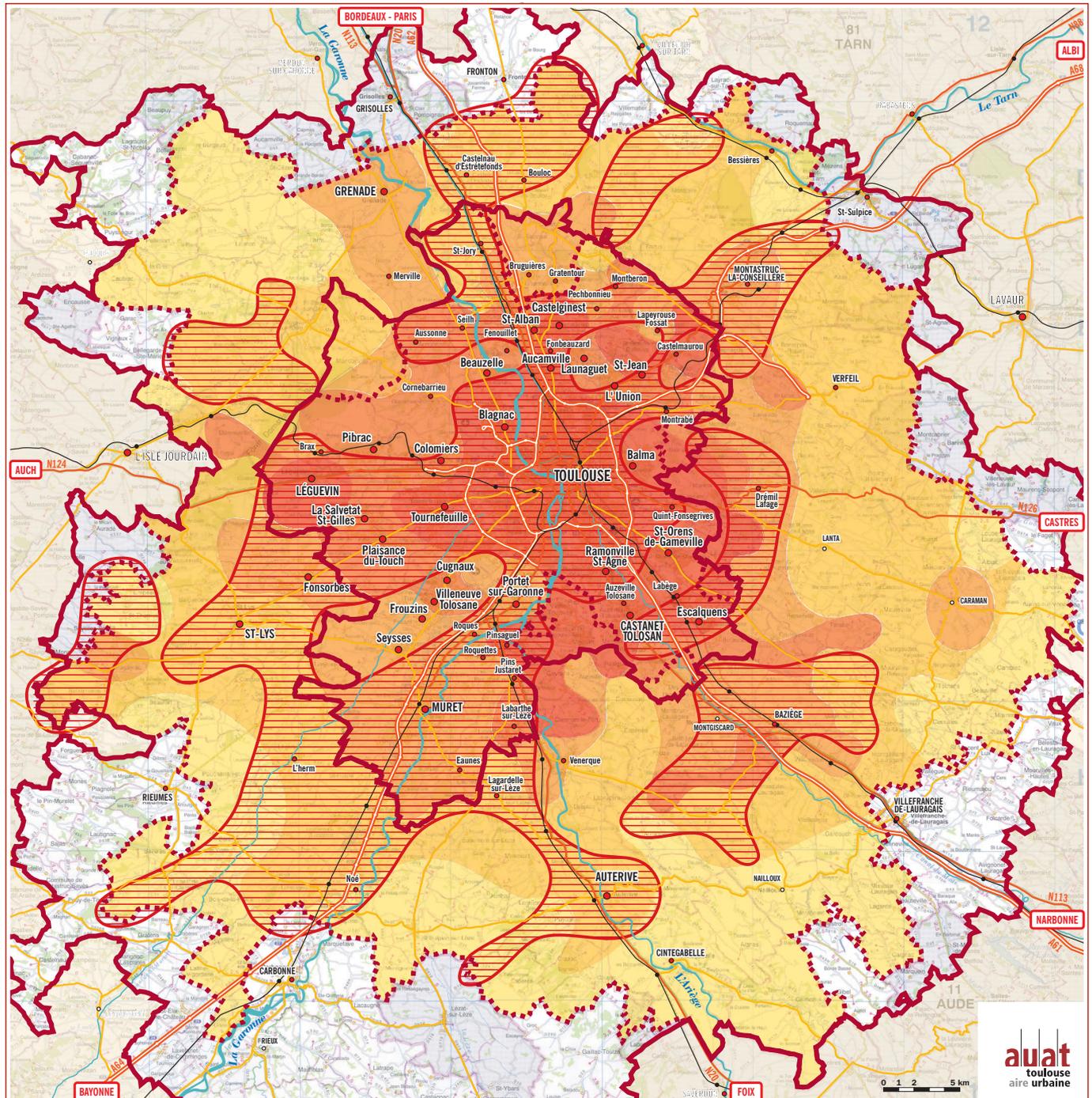
Sources : Services Fiscaux, extraits des actes notariés, exploitation DDE – AUAT année 1998

## Logement : la diversité de l'offre



Autoroute, rocade ; échangeur	<b>TOULOUSE</b> ● Chef-lieu de département	Présence de logement collectif et/ou locatif
Route Nationale	<b>Fonsorbes</b> ● Commune de + de 5 000 habitants	Présence de locatif social
Route Départementale	<b>Rabastens</b> ● Commune de + de 2 000 habitants	Dominante de maisons individuelles et de propriétaires occupants
Chemin de fer, gare	Léviganc ○ Autre commune	
Réseau hydrographique	<b>NAILLOUX</b> ● Chef-lieu de canton	
Aire urbaine et pôle urbain 2019		
Aire urbaine et pôle urbain 1990		

## Foncier : prix du sol et pression foncière



<ul style="list-style-type: none"> <li> Autoroute, rocade ; échangeur</li> <li> Route Nationale</li> <li> Route Départementale</li> <li> Chemin de fer, gare</li> <li> Réseau hydrographique</li> <li> Aire urbaine et pôle urbain 1999</li> <li> Aire urbaine et pôle urbain 1990</li> </ul>	<p><b>TOULOUSE</b> Chef-lieu de département</p> <p><b>Fonsorbes</b> ● Commune de + de 5 000 habitants</p> <p><b>Rabastens</b> ● Commune de + de 2 000 habitants</p> <p>Léviganc o Autre commune</p> <p><b>NAILLOUX</b> Chef-lieu de canton</p>	<p><b>Prix moyen des parcelles en 1998 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> 250 000 F</li> <li> 200 000 F</li> <li> 150 000 F</li> <li> 100 000 F</li> </ul>
---	--	---

## 5 - Un territoire marqué par des différenciations sociales prolongeant celles du pôle urbain

---

→ **En moyenne, le périurbain accueille plus d'ouvriers et d'employés que le pôle urbain**

Même si les différenciations sociales sont importantes entre les communes et quartiers du pôle urbain, le périurbain accueille en moyenne des ménages plus modestes.

→ **La sur-représentation des cadres (et des professions intermédiaires) répond d'abord à une logique sectorielle**

Les lignes de force du pôle urbain (plus de cadres à l'Est, au Sud-Est, à l'Ouest, au Nord-Ouest, secteurs des emplois qualifiés), se prolongent dans le périurbain

Des communes plus isolées, parfois en limite de l'aire urbaine, se spécialisent dans l'accueil des ingénieurs – cadres (nouveaux arrivants).

→ **Les ouvriers et les employés habitent plutôt au pourtour de l'aire urbaine**

Leur présence est plus importante dans les secteurs Nord, Sud, Sud-Ouest (R.N. 20, sites historiques de l'industrie et du commerce) et en limite du périurbain (éloignement du centre de l'agglomération).

→ **Les populations les plus jeunes sont localisées en limite du pôle urbain**

Les ménages avec de jeunes enfants sont nombreux dans la population des communes situées sur le pourtour du pôle urbain. Au-delà, la croissance démographique est pour l'instant moins forte et les populations plus âgées .

→ **Des situations de difficultés sociales plus subies par les habitants de certains territoires**

La précarité est très prégnante dans certains quartiers du centre de l'agglomération (quartiers d'habitat social,...).

Bien que le parc social y soit relativement peu développé, des situations de précarité affectent également le périurbain (taux de chômage de longue durée élevé, personnes percevant le RMI). C'est le cas du Sud et du Sud Ouest, de quelques communes du Nord.

## **Méthode de constitution de la cartographie**

### **Les niveaux de diplômes**

Deux cartes sont présentées afin de caractériser et de différencier au mieux les territoires :

- la part des personnes âgées de plus de 15 ans, n'étant plus scolarisées et disposant d'un diplôme égal ou supérieur à BAC plus deux années d'étude
- la part des personnes âgées de plus de 15 ans, n'étant plus scolarisées et ne disposant d'aucun diplôme

Sources : Insee , recensement de la population 1999

### **L'indice de jeunesse**

Cet indice représente pour une commune le rapport entre les jeunes (âgés de 19 ans ou moins) et les personnes âgées de 60 ans et plus. Cet indice, lorsqu'il est élevé, caractérise les communes jeunes, dans lesquelles les familles avec enfants sont nombreuses et les personnes plus âgées peu présentes.

Sources : Insee , recensement de la population 1999

### **Les différenciations sociales**

Cette carte de synthèse présente les dominantes en matière de professions et catégories sociales par commune.

Trois grands types de territoires sont déterminés, selon l'importance prise par une profession particulière. Une teinte plus accentuée dans un type indique une sur-représentation plus accentuée (respectivement en cadres, ingénieurs, chefs d'entreprises et en ouvriers).

Cette analyse porte sur la population active ayant un emploi, elle est réalisée au lieu de domicile des personnes. La représentation schématise la typologie obtenue afin de constituer des espaces continus.

Les territoires à indice de jeunesse élevé (forte proportion de jeunes) sont indiqués en superposition.

Sources : Insee, déclaration annuelle de données sociales (DADS) 1998 ; recensement de la population 1999

### **Le taux de chômage**

Carte de proportion de la population active ayant déclaré être en situation de recherche d'emploi lors du recensement de la population (taux de chômage).

Sources : Insee , recensement de la population 1999

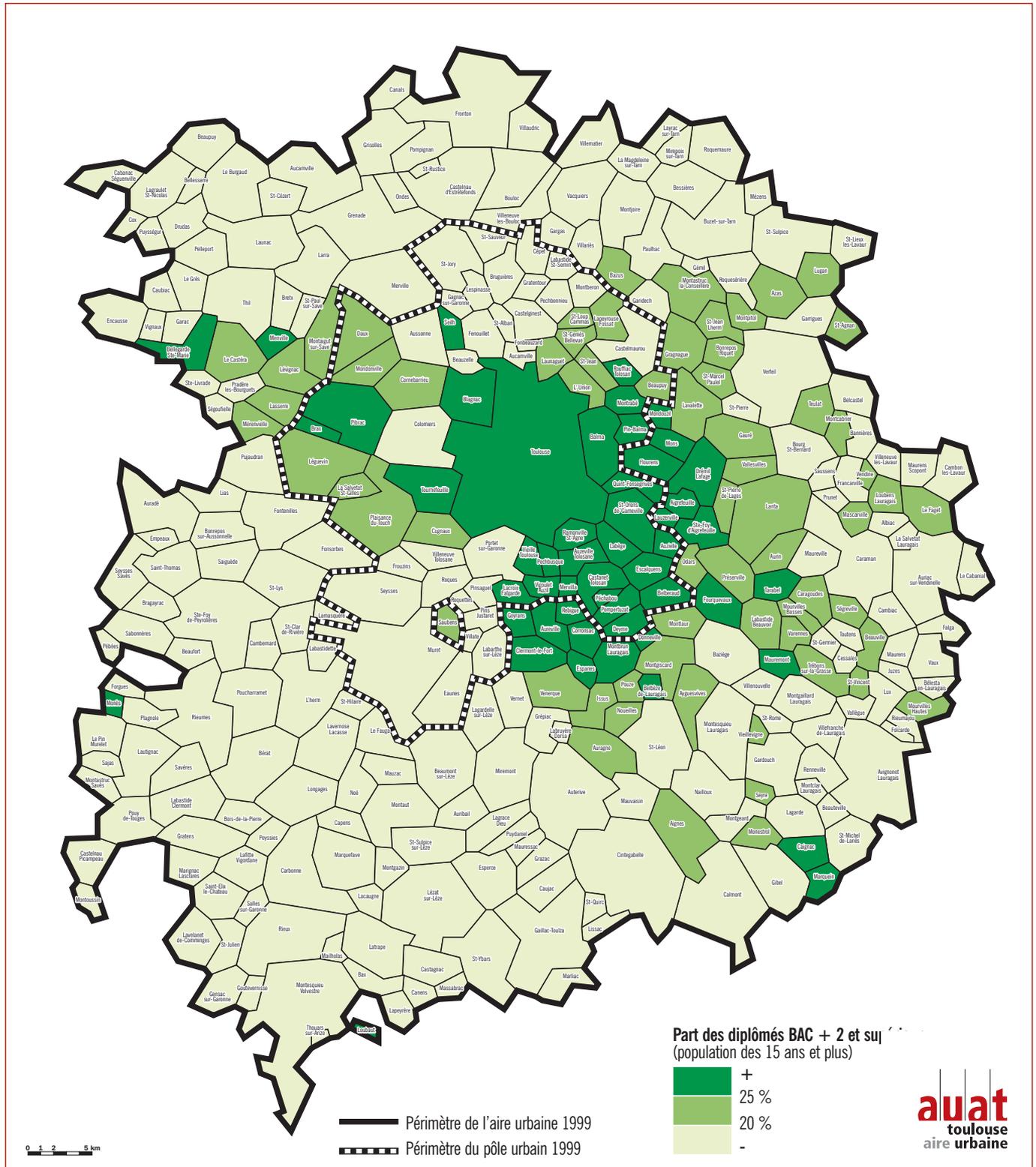
### **Les personnes couvertes par le RMI et le chômage de longue durée**

Pour bâtir cette carte, les ménages percevant une prestation au titre du revenu minimum d'insertion (RMI), ainsi que les personnes rattachées à ces ménages ont été comptabilisés par commune et rapprochés de la population totale connue au recensement de 1999. On obtient ainsi la part de la population vivant dans un ménage allocataire RMI. Les à plat couleur figurent les territoires où cette proportion est supérieure à 6 et 8%.

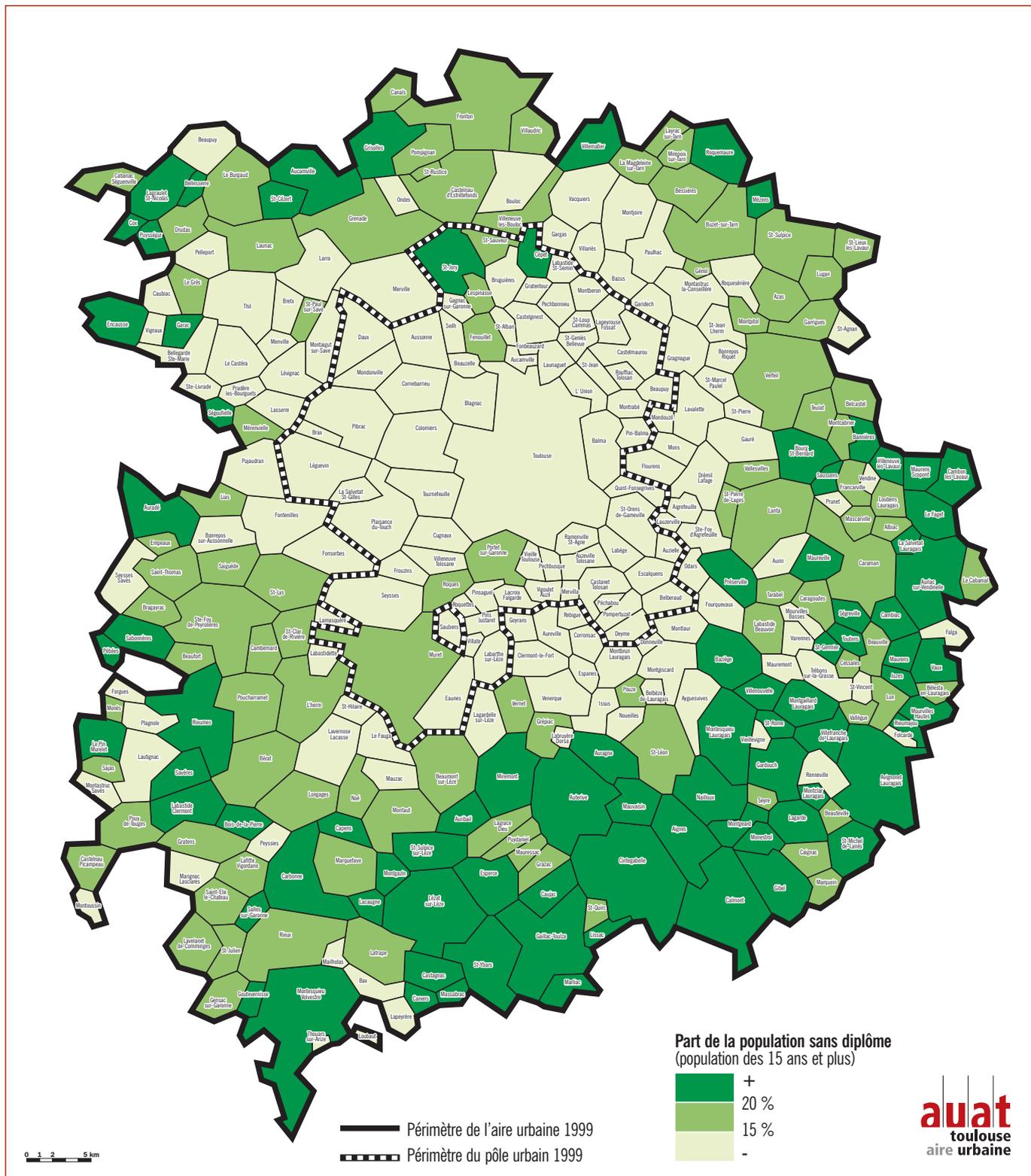
A cette première information, est superposée la proportion de chômeurs longue durée, c'est à dire ceux qui sont à la recherche d'un emploi depuis plus d'un an. Le hachurage représente les territoires où cette part égale ou supérieure à 60% des chômeurs de la commune ou du quartier dans Toulouse.

Sources : CAF – DDE, allocataires RMI 1999 ; Insee, recensement de la population 1999

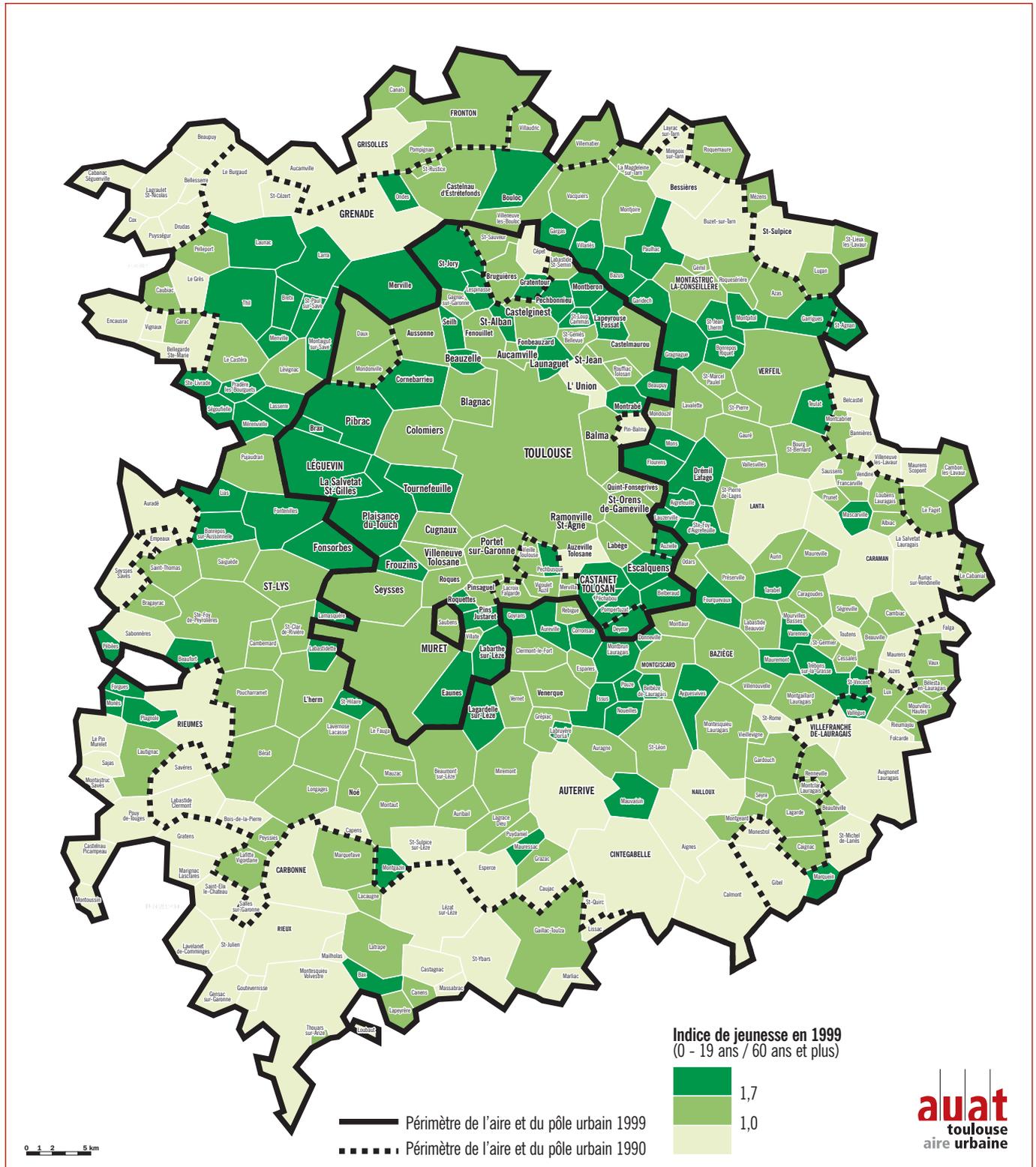
# Les diplômés BAC + 2 ou supérieur (en % de la population âgée de plus de 15 ans)



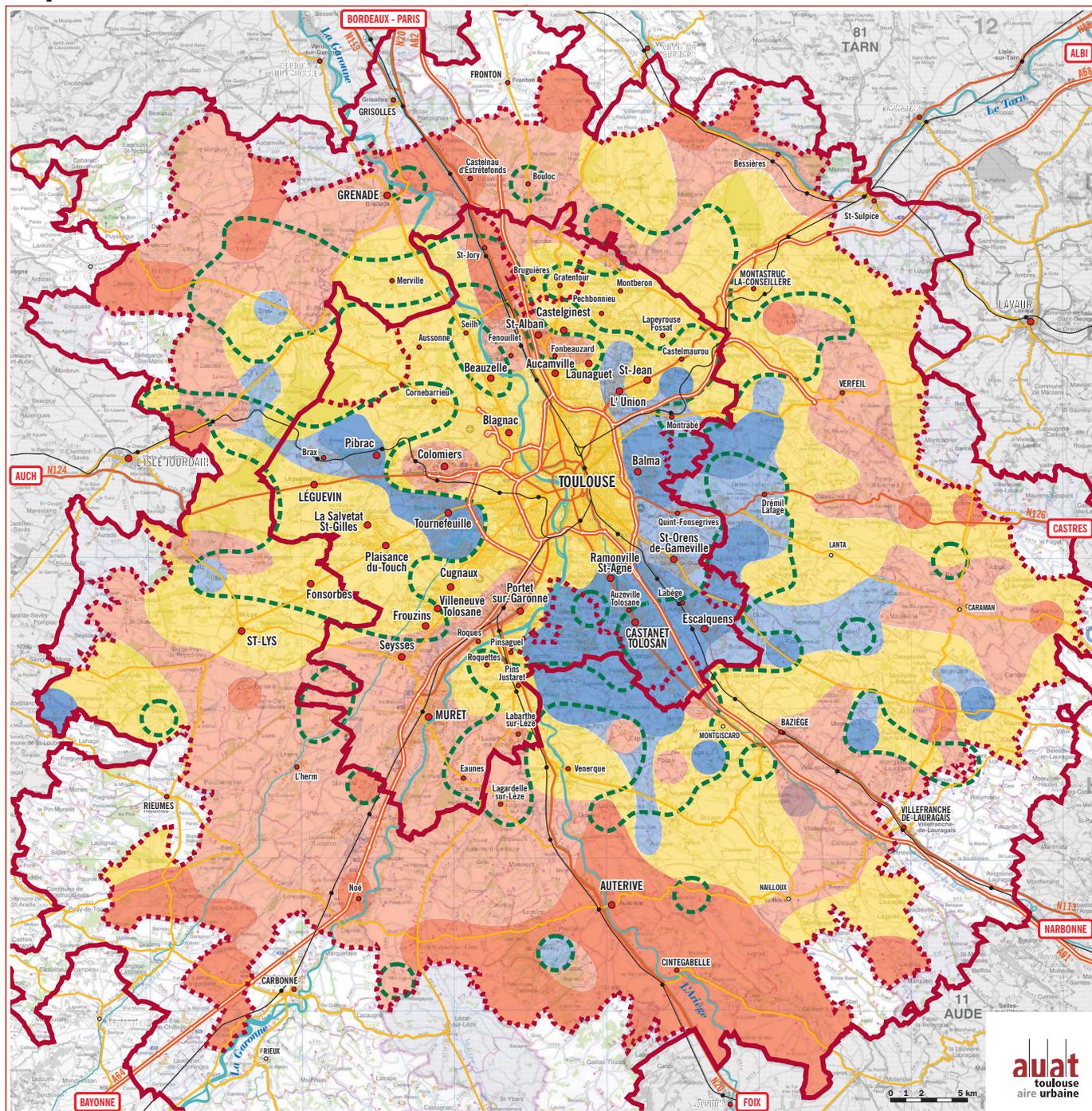
# Les populations sans diplômes (en % de la population âgée de plus de 15 ans)



# L'indice de jeunesse en 1999

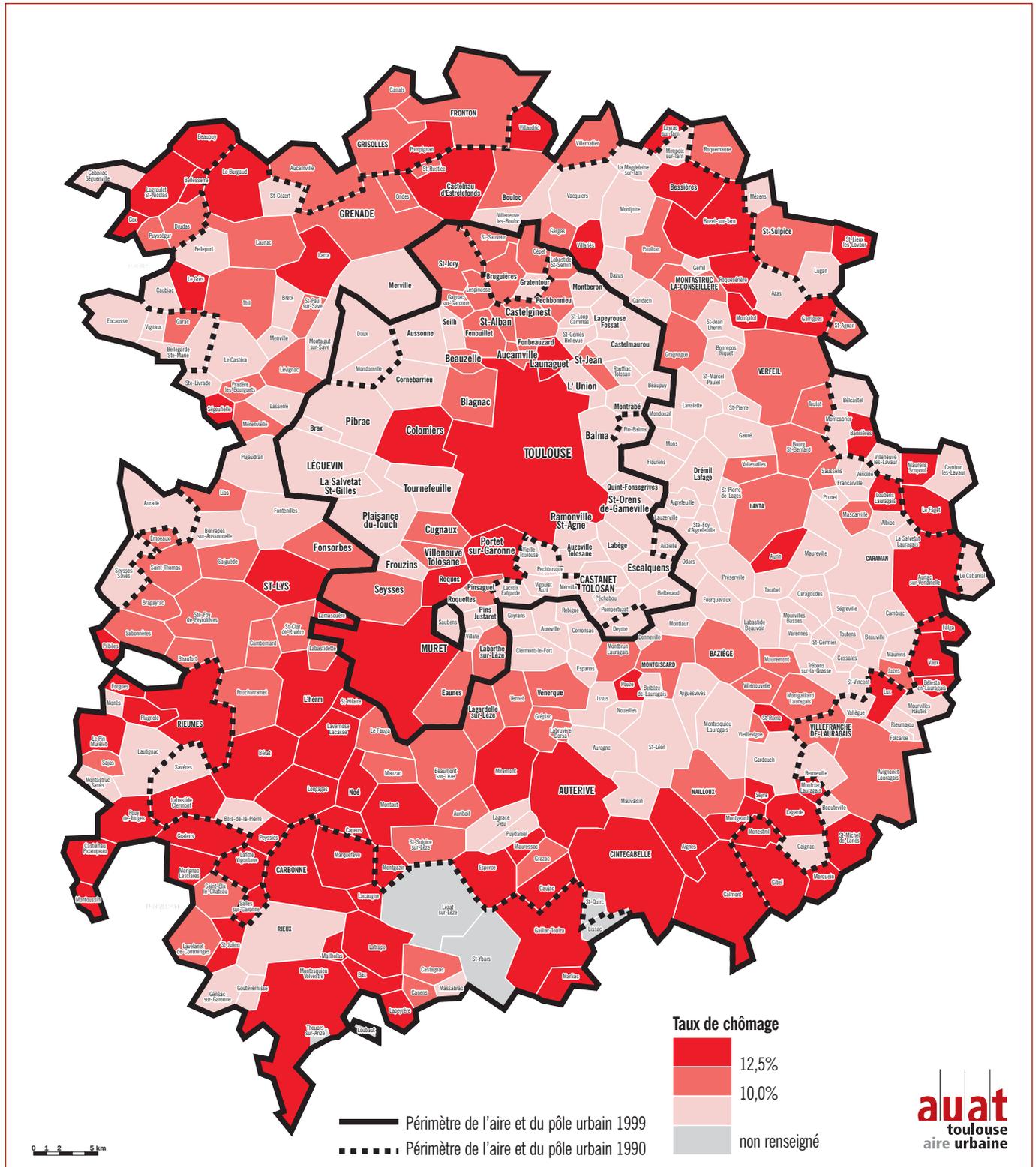


# Population : les différenciations sociales

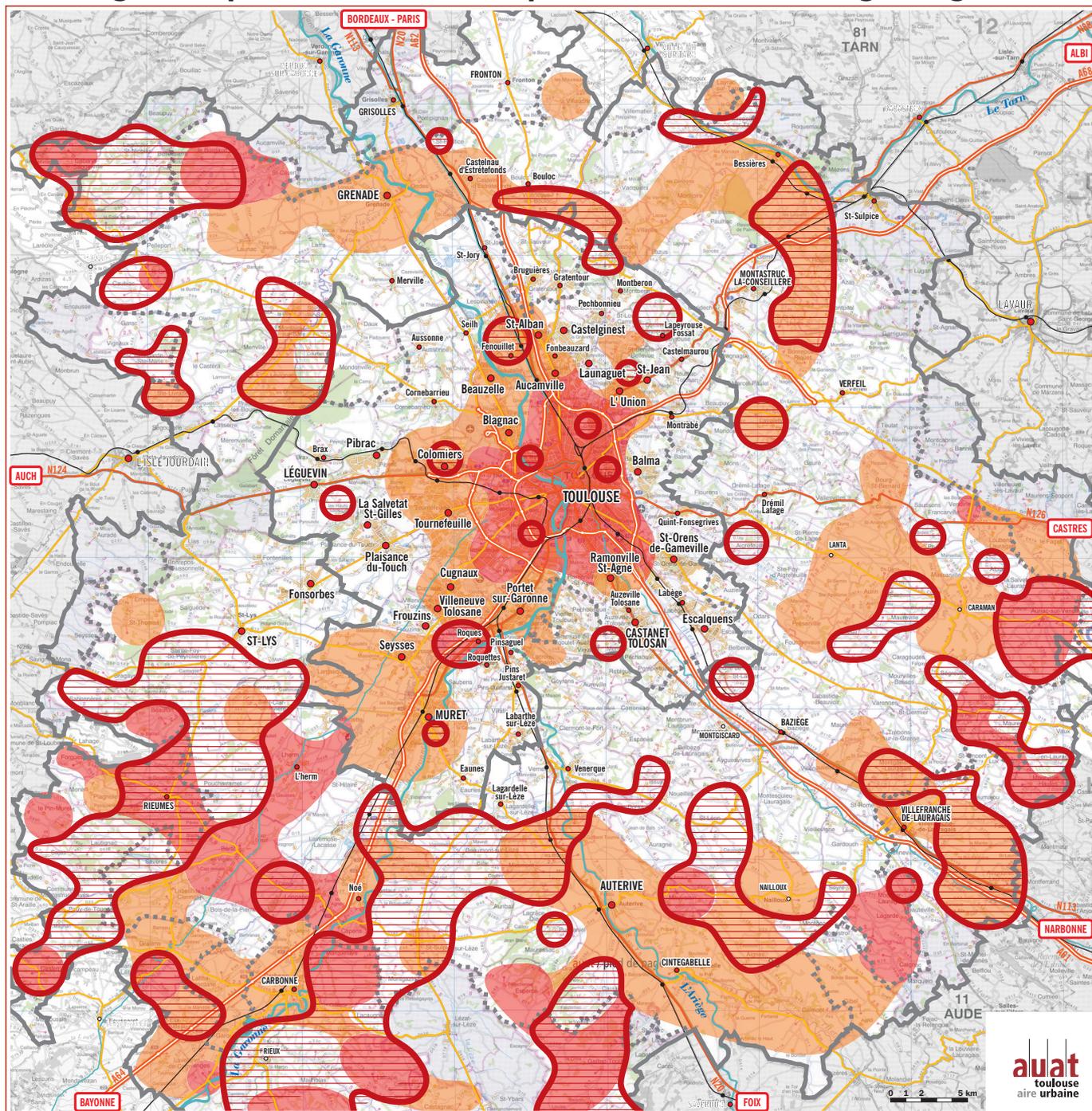


<ul style="list-style-type: none"> <li> Autoroute, rocade ; échangeur</li> <li> Route Nationale</li> <li> Route Départementale</li> <li> Chemin de fer, gare</li> <li> Réseau hydrographique</li> <li> Aire urbaine et pôle urbain 1999</li> <li> Aire urbaine et pôle urbain 1990</li> </ul>	<p><b>TOULOUSE</b>    ● Chef-lieu de département</p> <p><b>Fonsorbes</b>    ● Commune de + de 5 000 habitants</p> <p><b>Rabastens</b>    ● Commune de + de 2 000 habitants</p> <p>    ○ Autre commune</p> <p><b>NAILLOUX</b>    ● Chef-lieu de canton</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Sur-représentation de cadres, chefs d'entreprise</li> <li> Sur-représentation d'ouvriers</li> <li> Sur-représentation d'employés et de professions intermédiaires</li> <li> Sur-représentation de jeunes (0 - 19 ans)</li> </ul>
---	---	--

# Le taux de chômage en 1999



# Chômage : les personnes couvertes par le RMI et le chômage longue durée



	Autoroute, rocade ; échangeur	<b>TOULOUSE</b>	● Chef-lieu de département	<b>Part des personnes couvertes par le RMI :</b> + 8 % - part de chômeurs longue durée supérieure à 60 %
	Route Nationale	<b>Fonsorbes</b>	● Commune de + de 5 000 habitants	
	Route Départementale	<b>Rabastens</b>	● Commune de + de 2 000 habitants	
	Chemin de fer, gare	Lévigac	○ Autre commune	
	Réseau hydrographique	<b>NAILLOUX</b>	○ Chef-lieu de canton	
	Aire urbaine et pôle urbain 1999			
	Aire urbaine et pôle urbain 1990			

# 6 - Des « mini pôles » d'emploi, surtout axés sur les activités traditionnelles

---

→ **Le pôle urbain concentre sur 20% de la superficie de l'aire urbaine, 90% des emplois**

Au sein du pôle urbain, l'activité économique et l'emploi ont tendance à se desserrer vers la banlieue

Mais cette évolution positive renforce également l'attractivité résidentielle des espaces périurbains

→ **L'emploi augmente faiblement dans le périurbain**

3 200 emplois ont été créés dans le périurbain, entre 1990 et 1999, ce qui est peu au regard de la population résidente

Il s'agit surtout d'emplois dans des secteurs traditionnels, comme la logistique et les services à la population

→ **Sept communes périurbaines disposent d'une offre d'emploi significative (plus de 1 000 emplois) :**

- Auterive
- Grenade
- Villefranche-de-Lauragais
- Saint-Sulpice
- Carbonne
- Saint-Lys
- Fronton

→ **Quelques « bassins d'activité » sont identifiés**

au Nord : .....les activités de logistique - transport

au Sud : .....des industries

à l'Est et à l'Ouest : .....des services aux entreprises ou aux personnes

Mais ces entités sont encore peu structurées et regroupent des activités anciennement implantées.

Quelques entreprises de haute technologie se sont récemment localisées dans le périurbain, notamment dans le Sud-Est (choix de « l'entreprise à la campagne »), mais ce mouvement demeure limité. Même au sein du pôle urbain, seuls quelques territoires accueillent ce type d'entreprise (Toulouse, Sud-Est, Nord-Ouest).

### **Méthode de constitution de la cartographie**

#### **Les équilibres entre la population et l'emploi**

Chaque commune est à la fois un lieu d'habitat et un lieu d'emploi. On peut comptabiliser lors du recensement, le nombre d'habitants et le nombre d'emplois, qu'ils soient occupés ou pas par des résidents de la commune. De ces deux informations, on peut déduire un ratio, un rapport entre les résidents de la commune et le total des emplois. Cet indicateur décrit des situations d'équilibre (une commune a beaucoup d'habitants et également de nombreux emplois), ou de déséquilibres (la commune a surtout une vocation résidentielle, le nombre d'habitant est largement supérieur à celui des emplois).

Dans la carte, les teintes foncées représentent les situations les plus favorables en terme d'emploi.

Source : Insee, recensement de la population 1999

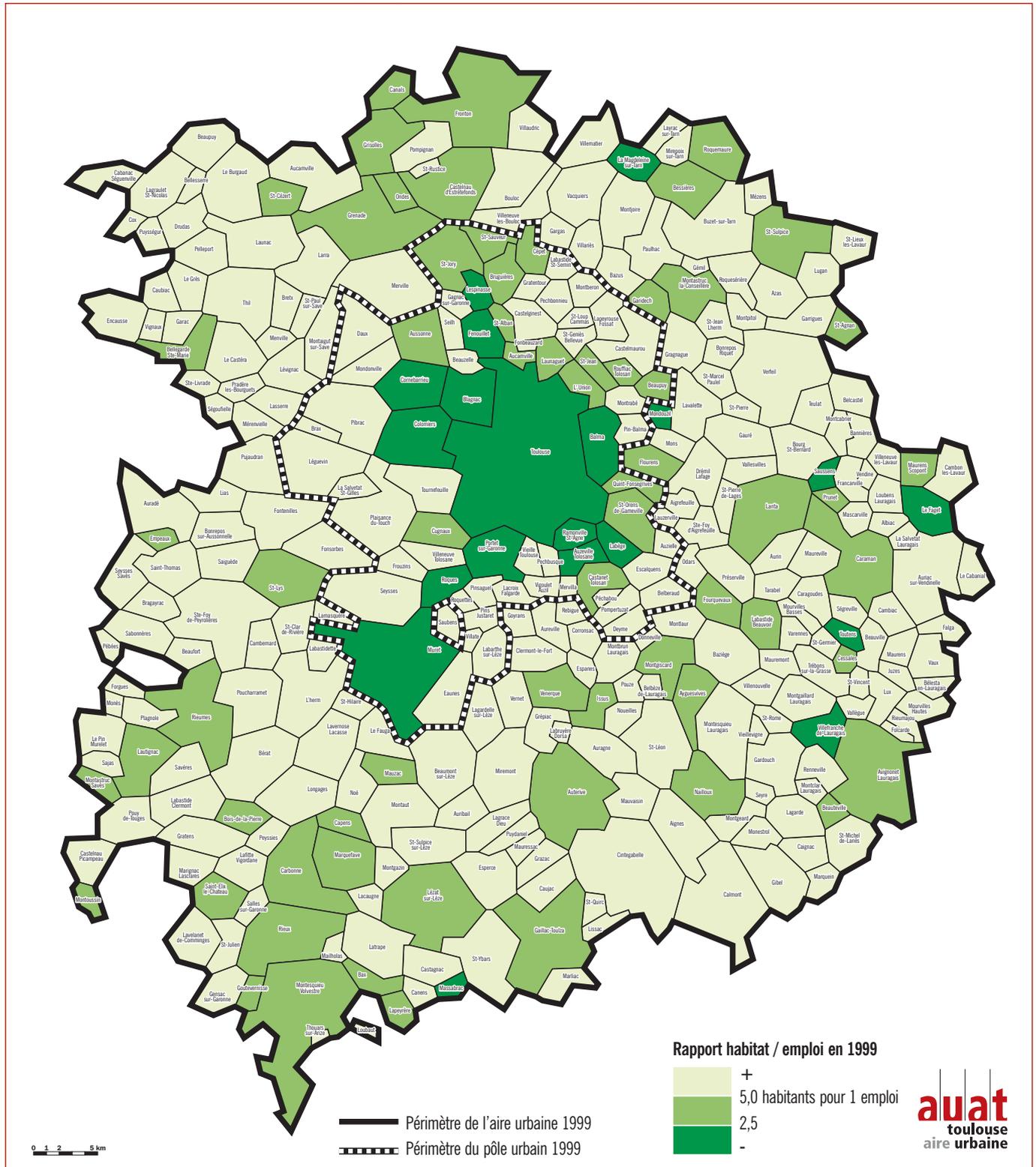
#### **Les dominantes et concentrations en activités économiques**

Cette carte de synthèse représente les territoires avec leur spécificités en terme d'activité économique. Elle est établie par le croisement de plusieurs informations :

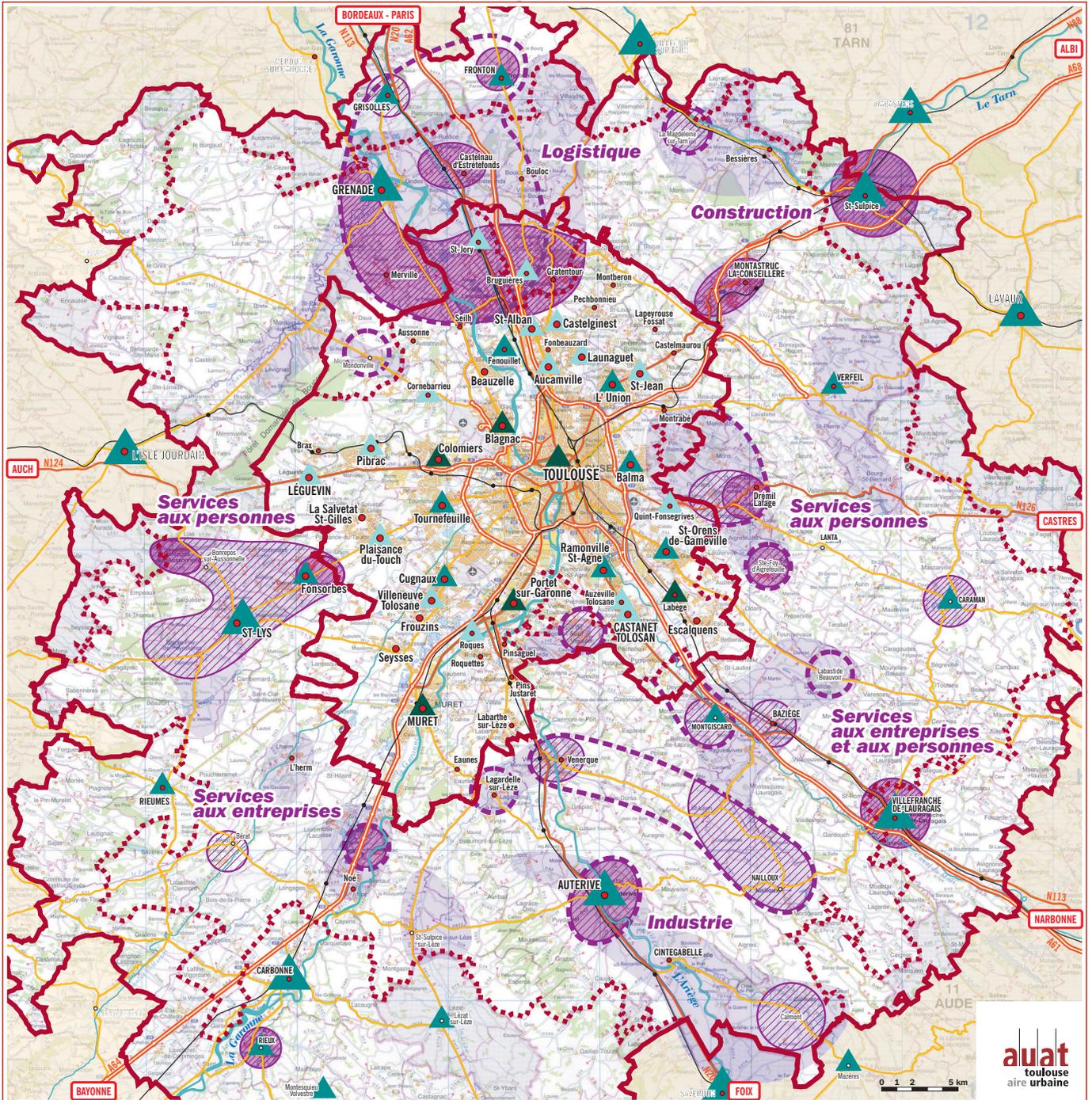
- le nombre d'emplois offerts par les territoires, avec les plus fortes croissances constatées entre 1990 et 1999,
- les pôles d'emploi significatifs, dans le pôle urbain et dans le périurbain,
- la localisation des entreprises privées de 50 salariés et plus, avec indication des territoires où il est fréquent de rencontrer ce type d'entreprise, et les spécialisations éventuelles en terme d'activité.

Sources : Insee, recensement de la population 1999 ; UNEDIC évolution de l'emploi salarié privé, Insee, fichier SIRENE et des grands établissements privés

# Les équilibres entre la population et l'emploi en 1999



# Activités économiques : dominantes et concentrations



<ul style="list-style-type: none"> <li> Autoroute, rocade ; échangeur</li> <li> Route Nationale</li> <li> Route Départementale</li> <li> Chemin de fer, gare</li> <li> Réseau hydrographique</li> <li> Aire urbaine et pôle urbain 1999</li> <li> Aire urbaine et pôle urbain 1990</li> </ul>	<p><b>TOULOUSE</b> Chef-lieu de département</p> <p><b>Fonsorbes</b> ● Commune de + de 5 000 habitants</p> <p><b>Rabastens</b> ● Commune de + de 2 000 habitants</p> <p><b>Léviganc</b> ○ Autre commune</p> <p><b>NAILLOUX</b> Chef-lieu de canton</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Communes accueillant + de 500 emplois</li> <li> Communes accueillant + de 1 000 emplois</li> <li> Secteurs regroupant des établissements de plus de 50 salariés</li> </ul> <p><b>Construction</b> Activité dominante</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Territoires comptant plus de 100 emplois salariés privés</li> <li> Territoires en croissance (+ 50 emplois 90/98)</li> <li> Territoires en forte croissance + 100 emplois 90/99</li> </ul>	<p><b>Niveau d'offre d'emploi du pôle urbain</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> &gt; 5 000 emplois</li> <li> &gt; 3 000 emplois</li> <li> &gt; 1 000 emplois</li> </ul>
---	---	--	--	--



## 7 - Des habitants fortement dépendants du pôle urbain en terme d'emploi, six « bassins d'emploi » identifiés

---

→ **Deux actifs sur trois résidant dans le périurbain travaillent sur le pôle urbain (8/10 pour les habitants récents)**

Le périurbain demeure essentiellement un espace de résidence pour la population, cette situation se maintient voire s'aggrave depuis 1990

→ **A l'inverse, quelques communes arrivent à attirer des actifs du pôle urbain**

- dans le Nord-Ouest (Grenade)
- à l'Ouest (Saint-Lys, Fonsorbes...)
- dans la vallée de la Garonne au Sud (Noé, Carbonne...)
- dans le Lauragais (Villefranche-de-Lauragais)
- en direction d'Albi (Montastruc-la-Conseillère)

→ **Les relations domicile – travail au sein du périurbain et avec le pôle urbain, dessinent six « bassins d'emplois »**

- au Nord, autour de Grenade, Grisolles, Castelnau-d'Estretfonds, Fronton
- en direction du Tarn, entre Montastruc-la-Conseillère, Saint-Sulpice, Bessières
- le long de la N113 au Sud-Est entre Montgiscard, Baziège, Villefranche-de-Lauragais, Nailloux
- le long de la N20 Sud entre Auterive, Cintegabelle, Le-Vernet
- dans la vallée de la Garonne, entre Noé, Carbonne, Rieux, Montesquieu-Volvestre
- au Sud-Ouest, entre Fonsorbes, Saint-Lys, Rieumes

En revanche, dans de nombreux autres secteurs, comme à l'Est ou à l'Ouest, les échanges domicile – travail entre communes sont très faibles (moins de 10 personnes concernées). Dans ce cas, l'influence du pôle urbain est très importante.

→ **Le système de relation avec l'extérieur de l'aire urbaine s'appuie sur Montauban, les bourgs proches et les grands axes de circulation**

Les trois systèmes identifiés :

- Une attraction principale, celle exercée par Montauban au Nord. En revanche, les autres villes moyennes de Midi Pyrénées (Auch, Foix, Castres, Albi...) attirent peu d'actifs de la couronne périurbaine
- Des systèmes, plus ou moins importants, ayant comme centres des bourgs dont l'attractivité limite la progression de l'aire urbaine (Lavaur, L'Isle-Jourdain, Villemur-sur-Tarn). Les bourgs plus éloignés (Revel) exercent une influence très réduite.
- Des relations plutôt déterminées par les axes de circulation : vers Albi, la N113 (Castelnaudary), la N20 Sud (Pamiers, Foix), en direction de Saint-Gaudens (Cazères, Martres-Tolosane).

## **Méthode de constitution de la cartographie**

### **Les déplacements domicile - travail**

Les actifs ayant un emploi habitent dans une commune et travaillent soit dans celle-ci, soit dans une autre commune. Ces échanges représentent des déplacements domicile – travail et structurent des « bassins d’emploi » au sein desquels les relations sont plus fréquentes qu’ailleurs.

Dans un souci de lisibilité, le choix a été fait de ne pas représenter les flux des habitants périurbains dont l’emploi est situé dans le pôle urbain. En effet, dans la définition même des aires urbaines, ces flux sont pris en compte et concernent de nombreux habitants du périurbain (40% au minimum).

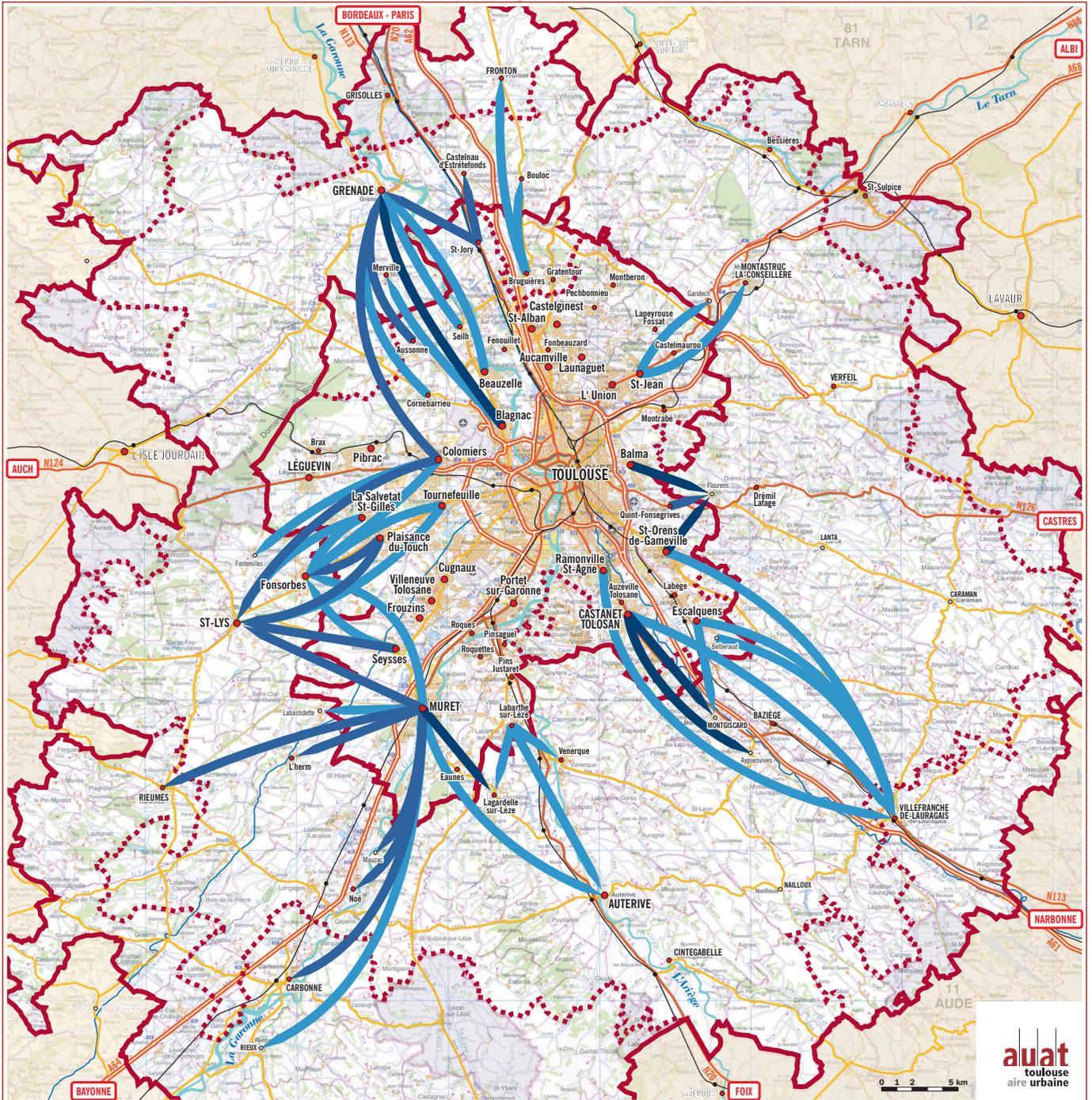
Trois cartes figurent ces flux domicile – travail (migrations alternantes) en relation avec la couronne périurbaine.

- les flux de résidents du pôle urbain qui vont travailler dans la couronne périurbaine
- les flux internes à la couronne périurbaine (actifs qui résident et travaillent dans le périurbain)
- les flux des habitants du périurbain à destination des communes situées en dehors de l’aire urbaine (les bourgs en particulier)

Les flèches sont représentées selon la même logique sur l’ensemble des cartes, l’intensité de la couleur indiquant le nombre de migrants concernés.

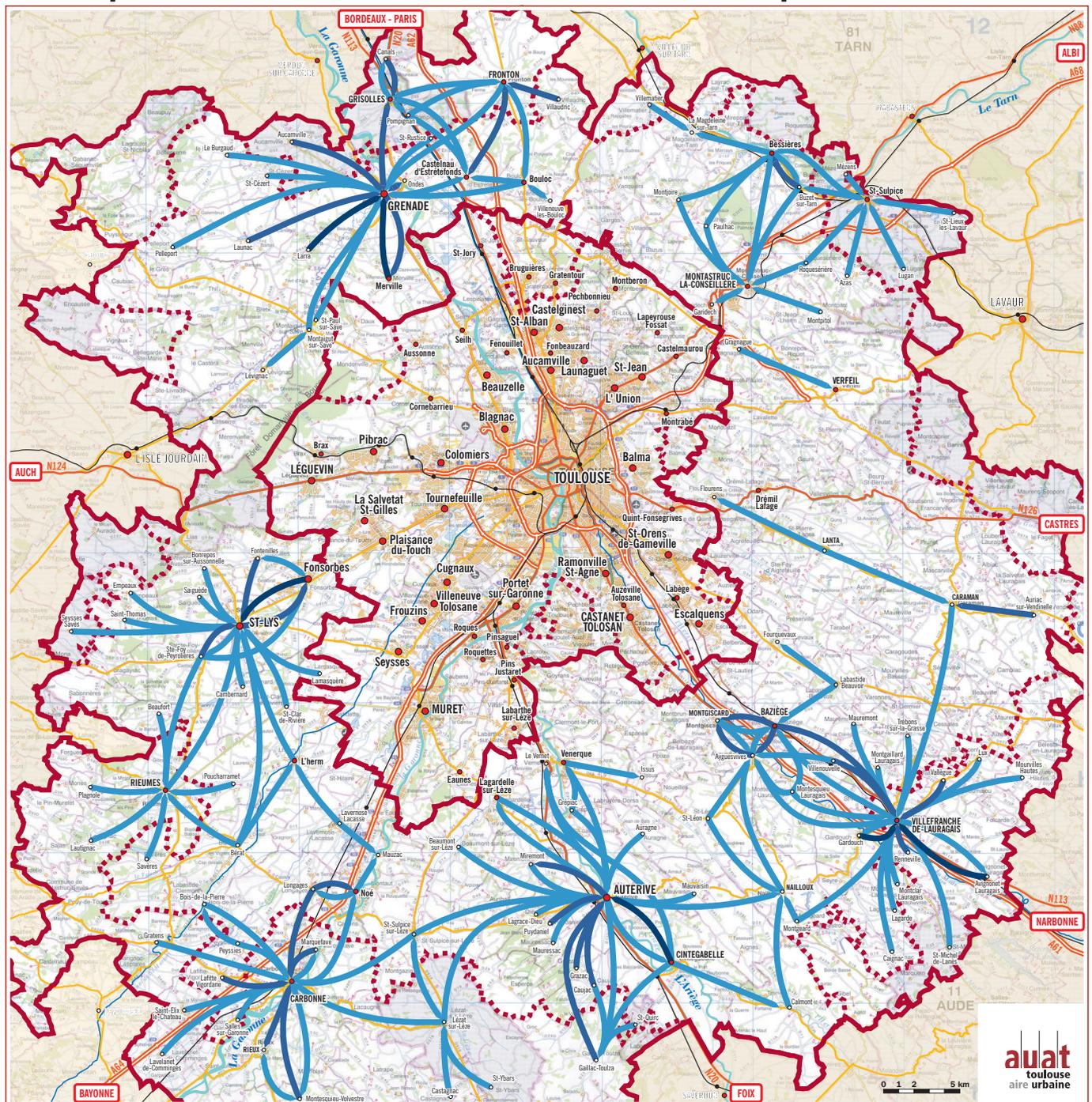
Source : Insee, recensement de la population 1999

# Les déplacements domicile - travail du pôle urbain vers le périurbain



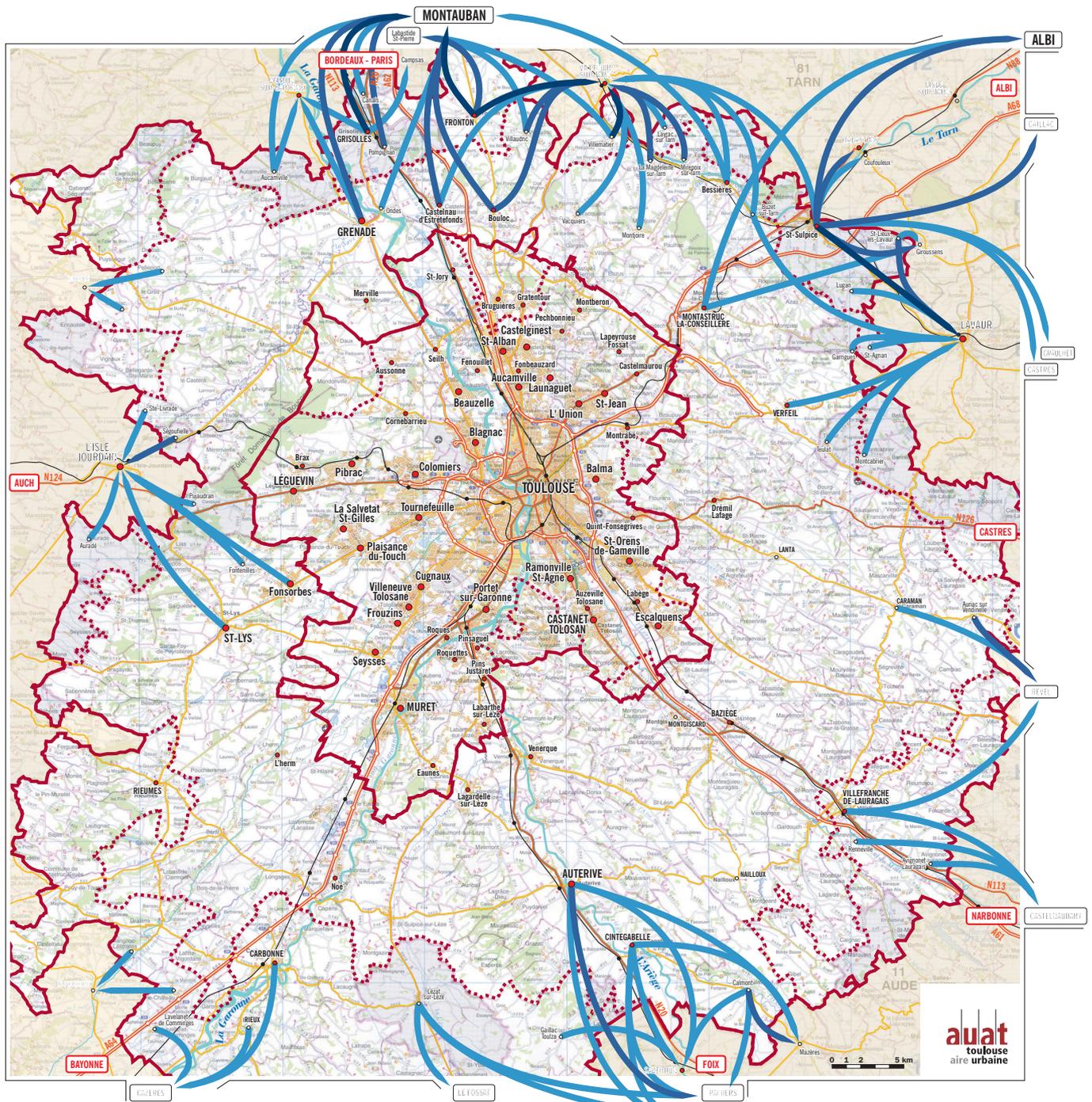
	<b>TOULOUSE</b>	● Chef-lieu de département	<b>Nombre de déplacements :</b>
	<b>Fonsorbes</b>	● Commune de + de 5 000 habitants	de 10 à 20 déplacements
	<b>Rabastens</b>	● Commune de + de 2 000 habitants	de 20 à 30 déplacements
	Lévis	○ Autre commune	plus de 30 déplacements
	<b>NAILLOUX</b>	○ Chef-lieu de canton	

# Les déplacements domicile - travail internes au périurbain



Autoroute, rocade ; échangeur	<b>TOULOUSE</b>	Chef-lieu de département	<b>Nombre de déplacements :</b>
Route Nationale	<b>Fonsorbes</b>	Commune de + de 5 000 habitants	de 10 à 30 déplacements
Route Départementale	<b>Rabastens</b>	Commune de + de 2 000 habitants	de 30 à 60 déplacements
Chemin de fer, gare	<b>Lévigac</b>	Autre commune	plus de 60 déplacements
Réseau hydrographique	<b>NAILLOUX</b>	Chef-lieu de canton	
Aire urbaine et pôle urbain 1999			
Aire urbaine et pôle urbain 1990			

# Les déplacements domicile - travail du périurbain vers l'extérieur de l'aire urbaine



	Autoroute, rocade ; échangeur	<b>TOULOUSE</b>	● Chef-lieu de département
	Route Nationale	<b>Fonsorbes</b>	● Commune de + de 5 000 habitants
	Route Départementale	<b>Rabastens</b>	● Commune de + de 2 000 habitants
	Chemin de fer, gare	Lévigac	○ Autre commune
	Réseau hydrographique	<b>NAILLOUX</b>	○ Chef-lieu de canton
	Aire urbaine et pôle urbain 1999	<b>Nombre de déplacements :</b>	
	Aire urbaine et pôle urbain 1990		de 10 à 30 déplacements
			de 30 à 60 déplacements
			plus de 60 déplacements



## 8 - Des pôles de services traditionnels en décalage avec les lieux de la croissance (démographie et emploi)

---

### → 20 pôles de services

Ces communes disposent d'une gamme complète d'équipements et services, notamment en matière administrative, d'enseignement, de commerces. Certaines (huit) disposent d'un collège, ce qui renforce leur attractivité sur les territoires proches

A un degré moindre, une dizaine de communes disposent d'une offre diversifiée de commerces, sans pour autant jouer un rôle de « pôle de service ».

### → Une relation forte entre le niveau d'équipement des territoires et l'offre d'emploi

Des territoires sont bien équipés et disposent également d'emplois.

- Certains sont distants et relativement indépendants du pôle urbain ; dans le quadrant Nord (Grenade, Bruguières, Gratentour, Bouloc, Fronton..., puis Montastruc-la-Conseillère, Saint-Sulpice, Bessières...), à l'Est avec une plus forte discontinuité spatiale (Verfeil, Caraman,...), au Sud-Est (Baziège, Villefranche-de-Lauragais), au Sud dans la vallée de l'Ariège (Auterive, Cintegabelle...)
- D'autres peuvent plutôt être considérés comme des extensions de la banlieue toulousaine (Fonsorbes, Saint-Lys, Flourens, Drémil-Lafage)

### → Une offre de services très réduite dans les autres communes

Deux communes sur trois disposent de moins de 10 commerces ou services. Une vingtaine d'entre elles ont un seul ou aucun commerce et une offre très réduite en services.

Ces communes sont en situation de dépendance vis à vis des autres territoires

→ **Les nouveaux habitants choisissent plutôt des communes peu ou moyennement équipées**

Près de la moitié de la croissance démographique s'est localisée dans des communes peu équipées, alors que celles très bien pourvues n'ont drainé que 17% des nouveaux habitants.

Cette situation provoque des demandes fortes des habitants, notamment en matière de scolarisation des enfants .

→ **Les grandes surfaces restent localisées sur le pôle urbain**

Le système d'offre commerciale est situé sur le pôle urbain. Sa constitution a précédé le développement de la couronne périurbaine.

Les grands centres commerciaux sont facilement accessibles en voiture et laissent peu de place à de grandes implantations situées à une plus grande distance. Les demandes déposées en CDEC portent surtout sur le pôle urbain.

Au sein du périurbain, les moyennes surfaces sont situées essentiellement sur les pôles de services éloignés du pôle urbain. Les demandes d'ouverture déposées visent à renforcer cette offre. Toutefois certains projets privilégient un positionnement sur les axes de passage, en dehors des centres des communes (accessibilité voiture).

**Certains bourgs externes jouent un rôle de pôle de service pour les habitants de la couronne périurbaine**

Majoritairement les habitants du périurbain fréquentent les services du pôle urbain ou ceux des communes situées sur leur trajet habituel.

Certaines communes extérieures à l'aire urbaine, particulièrement bien équipées et suffisamment proches, exercent une influence sur le périurbain (L'Isle-Jourdain, Villemur-sur-Tarn, Lavaur, Saverdun-Pamiers).

## **Méthode de constitution de la cartographie**

### **Les offres d'équipement et les pôles de services**

Cette carte de synthèse de l'équipement des territoires s'attache à définir des espaces disposant d'une offre urbaine significative en matière de niveau d'équipement des territoire, à travers deux indicateurs :

- l'identification dans l'inventaire communal réalisé par l'Insee de « pôles de services », disposant d'un bon niveau de services et équipements, auxquels se rajoutent des « pôles secondaires de banlieue ». Cette typologie est obtenu en croisant la présence ou l'absence d'équipements et services précis avec leur niveau de fréquentation de la part des habitants des communes proches.
- une analyse du niveau d'offre des territoires, effectuée par l'Auat, qui prend en compte à la fois le nombre total de services et équipements présents dans une commune, ramené à la population (densité), ainsi que la diversité de cette offre exprimée en pourcentage (que trouve-t-on localement ? ). Le croisement de ces deux valeurs donne un indice global de niveau d'équipement.

Sources : Insee, inventaire communal 1998 ; fichier des établissements SIRENE ; DRASS, fichier des établissement sociaux et sanitaires ; Ministère de l'éducation nationale, établissement d'enseignement

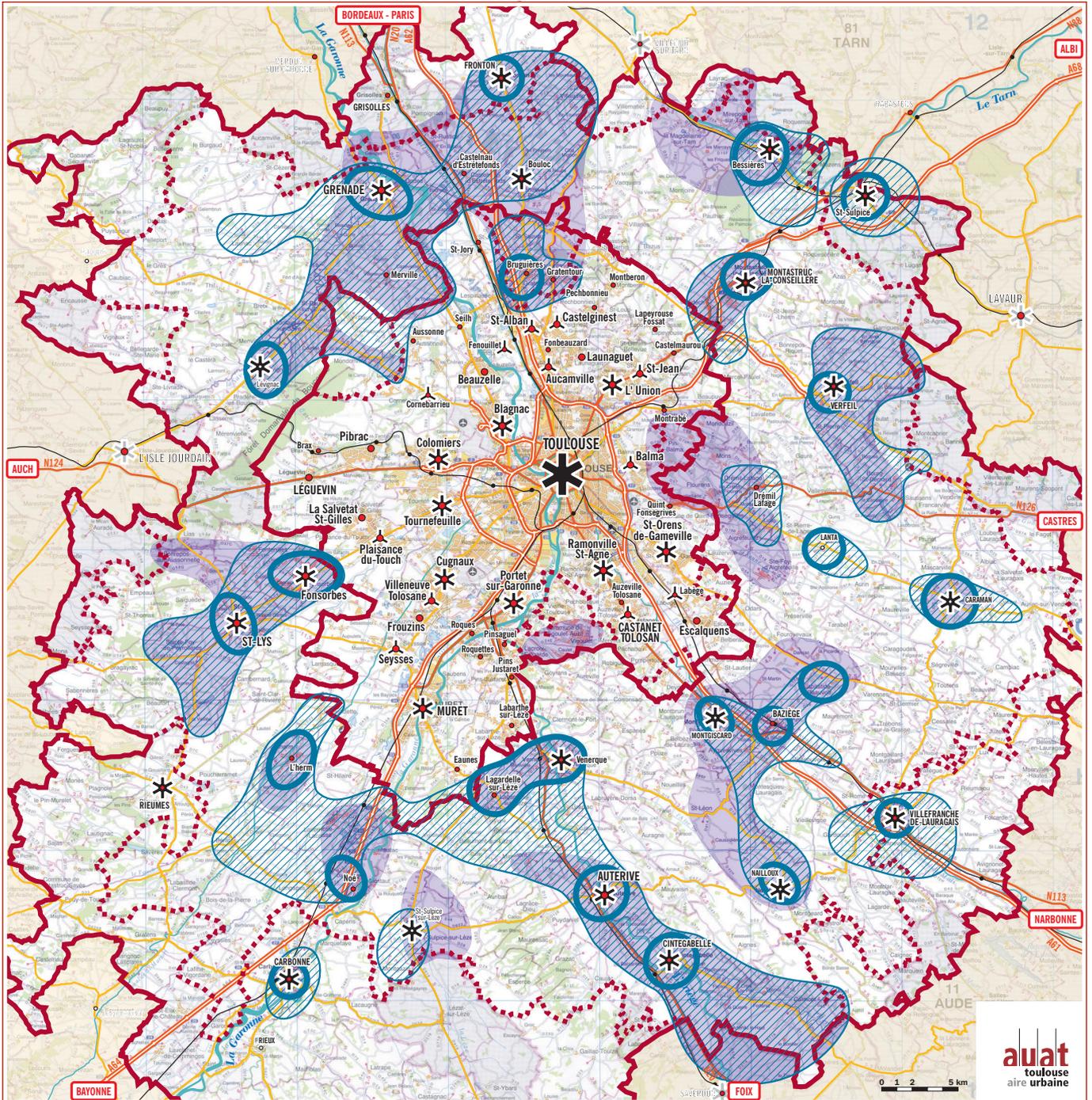
### **Les lieux du commerce**

La carte présente :

- les 10 grands centres commerciaux périphériques du pôle urbain, ainsi que les temps d'accès en voiture à ces centres (isochrones en heure creuse d'une valeur d'une demi-heure), obtenus par une modélisation du réseau de voirie
- les grandes surfaces localisées dans des communes de la couronne périurbaine, renseignées selon leur nature, supermarché ou autre grande surface
- un indicateur de « pression commerciale », bâti à partir des demandes déposées en Commission départementale d'équipement commercial (CDEC). Chaque demande est repérée, qu'elle ait aboutit ou pas à une autorisation, car elle révèle un intérêt des promoteurs commerciaux pour un territoire.

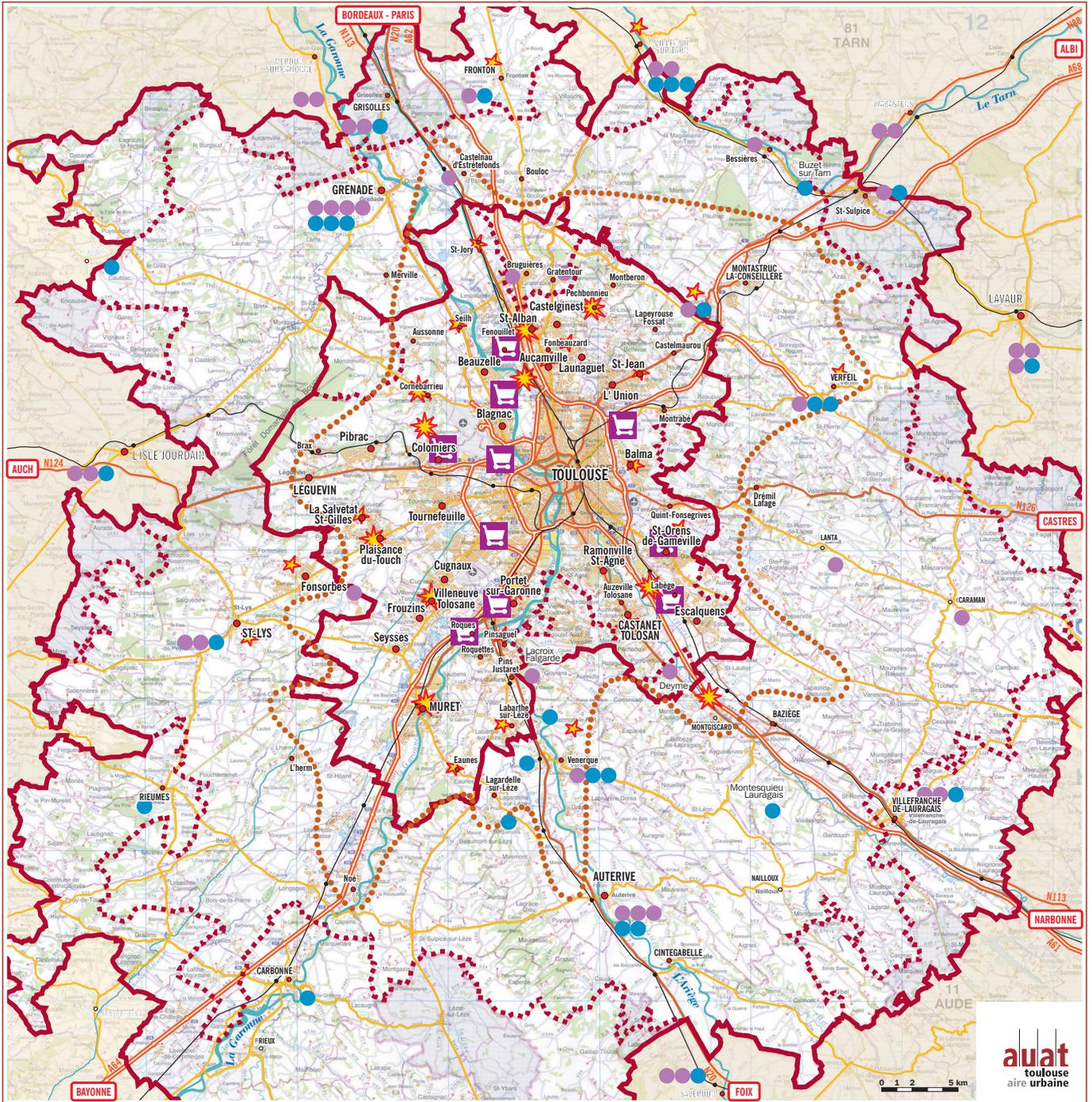
Sources : DCCRF, inventaire des grandes surfaces 2001 ; Préfecture, bilans annuels de la CDEC ; CETE Sud-Ouest, modélisation du réseau de voirie

# Les offres d'équipement et les pôles de services



<ul style="list-style-type: none"> <li> Autoroute, rocade ; échangeur</li> <li> Route Nationale</li> <li> Route Départementale</li> <li> Chemin de fer, gare</li> <li> Réseau hydrographique</li> <li> Aire urbaine et pôle urbain 1999</li> <li> Aire urbaine et pôle urbain 1990</li> </ul>	<p><b>TOULOUSE</b>    ● Chef-lieu de département</p> <p><b>Fonsorbes</b>    ● Commune de + de 5 000 habitants</p> <p><b>Rabastens</b>    ● Commune de + de 2 000 habitants</p> <p><b>Lévis</b>    ● Autre commune</p> <p><b>NAILLOUX</b>    ○ Chef-lieu de canton</p>	<p>Niveau d'offre de services au regard de la population</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> niveau d'offre moyen</li> <li> niveau d'offre élevé</li> <li> Pôle de services</li> <li> Pôle de services secondaire de banlieue</li> <li> Territoires comptant plus de 100 emplois salariés privés</li> </ul>
---	---	---

# Les lieux du commerce : dépendance et autonomie du territoire



<ul style="list-style-type: none"> <li> Autoroute, rocade ; échangeur</li> <li> Route Nationale</li> <li> Route Départementale</li> <li> Chemin de fer, gare</li> <li> Réseau hydrographique</li> <li> Aire urbaine et pôle urbain 1999</li> <li> Aire urbaine et pôle urbain 1990</li> </ul>	<p><b>TOULOUSE</b> Chef-lieu de département</p> <p><b>Fonsorbes</b> ● Commune de + de 5 000 habitants</p> <p><b>Rabastens</b> ● Commune de + de 2 000 habitants</p> <p><b>Lévis</b> ○ Autre commune</p> <p><b>NAILLOUX</b> ● Chef-lieu de canton</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Hypermarché, grands pôles commerciaux</li> <li> Supermarché en périurbain</li> <li> Autres grandes surfaces</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> + d'une demande déposée en CDEC de 1997 à 1999</li> <li> une demande déposée en CDEC de 1997 à 1999</li> <li> Isochrone ¼ d'heure d'un hypermarché (en heure creuse)</li> </ul>
---	--	--	---

# 9 - Une offre de transport public limitée, mais une opportunité d'une desserte ferrée

---

→ **Les déplacements des habitants s'effectuent principalement en voiture particulière**

Malgré une forte mobilité quotidienne en direction du pôle urbain, l'usage de la voiture demeure prépondérante, voire quasi-exclusive, pour les habitants de la couronne périurbaine

→ **Le réseau de bus périurbain offre des services variables selon les territoires**

La couronne périurbaine est desservie par un réseau de bus, actuellement en cours de restructuration. La faible densité en population de cette couronne rend difficile les conditions d'exploitation des lignes.

En moyenne, les communes à 20 minutes de la gare routière sont situées dans le pôle urbain, sauf dans le secteur Est (Verfeil). L'isochrone 45 minutes s'étend sur les principaux axes routiers, notamment à l'Est et à l'Ouest. Le Nord et le grand quadrant Sud sont plus difficilement desservis.

La fréquentation des lignes est plus élevée dans des secteurs où les fréquences sont élevées : lignes au départ de Toulouse vers Castelnaudary, Grenade, Villemur-sur-Tarn, Graulhet-Albi, Revel, Mas D'Azil.

Les meilleurs taux de remplissage s'observent sur les lignes de Cadours, Albi et Auch

Cette offre est complétée par neuf systèmes de transport à la demande couvrant plus de 100 communes peu denses, ainsi que par les services de transports scolaires.

→ **L'opportunité de la desserte ferrée périurbaine**

L'aire urbaine est desservie par 6 branches ferroviaires. Un projet de renforcement des cadences est en cours. Avant cette restructuration, le niveau de service et de fréquentation est très variable :

- le niveau de service est élevé sur les lignes d'Auch, d'Albi / Lavour, Villefranche-de-Lauragais, Auterive et Carbone.
  
- les gares les plus fréquentées dans ou en dehors de l'aire urbaine, sont celles de Saint-Sulpice, Carbone, Villefranche-de-Lauragais, L'Isle-Jourdain, Lavour. Certaines connaissent une fréquentation un peu moins élevée ; Auterive, Montastruc-la-Conseillère, Le Vernet, Noé, Castelnau-d'Estretfond.

Certaines gares sont très peu desservies et fréquentées (dont Cintegabelle, Baziège, Granague...)

→ **Trois types de territoires selon le niveau de desserte par les bus périurbains et le réseau ferré**

- Des territoires bien desservis par le réseau bus et la SNCF, avec :
  - . des temps d'accès corrects : Est, Sud-Est, Sud, Nord
  - . des temps d'accès relativement longs : Ouest, Sud-Ouest
- Des territoires bien desservis par le réseau bus, mais avec une offre SNCF réduite :
  - . R.N. 632, Fonsorbes, Saint-Lys
- Des territoires mal desservis par les bus, sans offre SNCF :
  - . Est, Sud-Ouest, Nord-Ouest

→ **Une offre positionnée sur les grands axes, des espaces intermédiaires peu desservis**

Afin de mieux irriguer la couronne périurbaine, la restructuration du réseau bus périurbain s'effectue en complémentarité de l'offre SNCF. A côté des lignes de bus les plus fréquentées, des rabattements des zones les moins denses sur les gares périurbaines sont organisés.

### **Méthode de constitution de la cartographie**

#### **Les bus interurbains**

La carte présente l'offre de transport périurbain, avant sa restructuration. Plusieurs informations sont cartographiées :

- le niveau de desserte des territoires, indiqué par des à plat couleur selon le nombre d'arrêts effectués par jour (desserte forte, moyenne, faible)
- les temps de parcours calculés à partir des fiches horaires, pour un accès à la gare routière, en heure de point du matin
- la localisation des terminus des lignes de bus

Au sein du pôle urbain (ou plus précisément du périmètre des transports urbains), l'offre de transport public est bien entendu très supérieure et les isochrones très différents. Ces informations ne sont pas représentées.

Sources : Conseil Général, enquêtes Auat

#### **L'offre de transport sur le réseau SNCF**

La carte présente la situation en 2000, avant la mise en place du projet de desserte cadencée du périurbain (étoile ferroviaire).

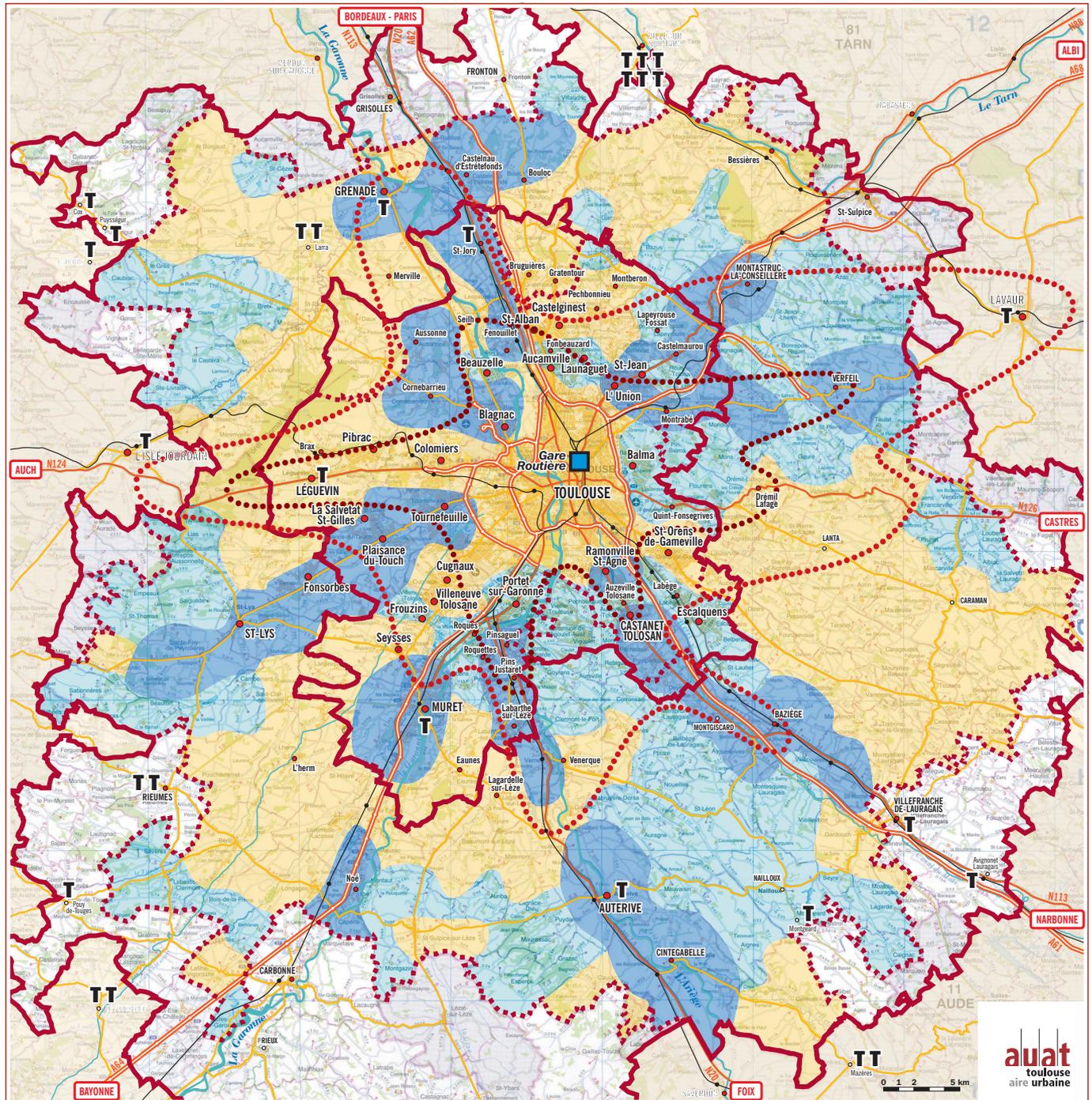
Le gares principales sont repérées avec :

- leur fréquentation annuelle en nombre de voyageurs à destination du pôle urbain,
- la fréquence de la desserte par jour

Pour chaque ligne, la limite du temps d'accès à la gare Matabiau en 20 minutes est indiquée.

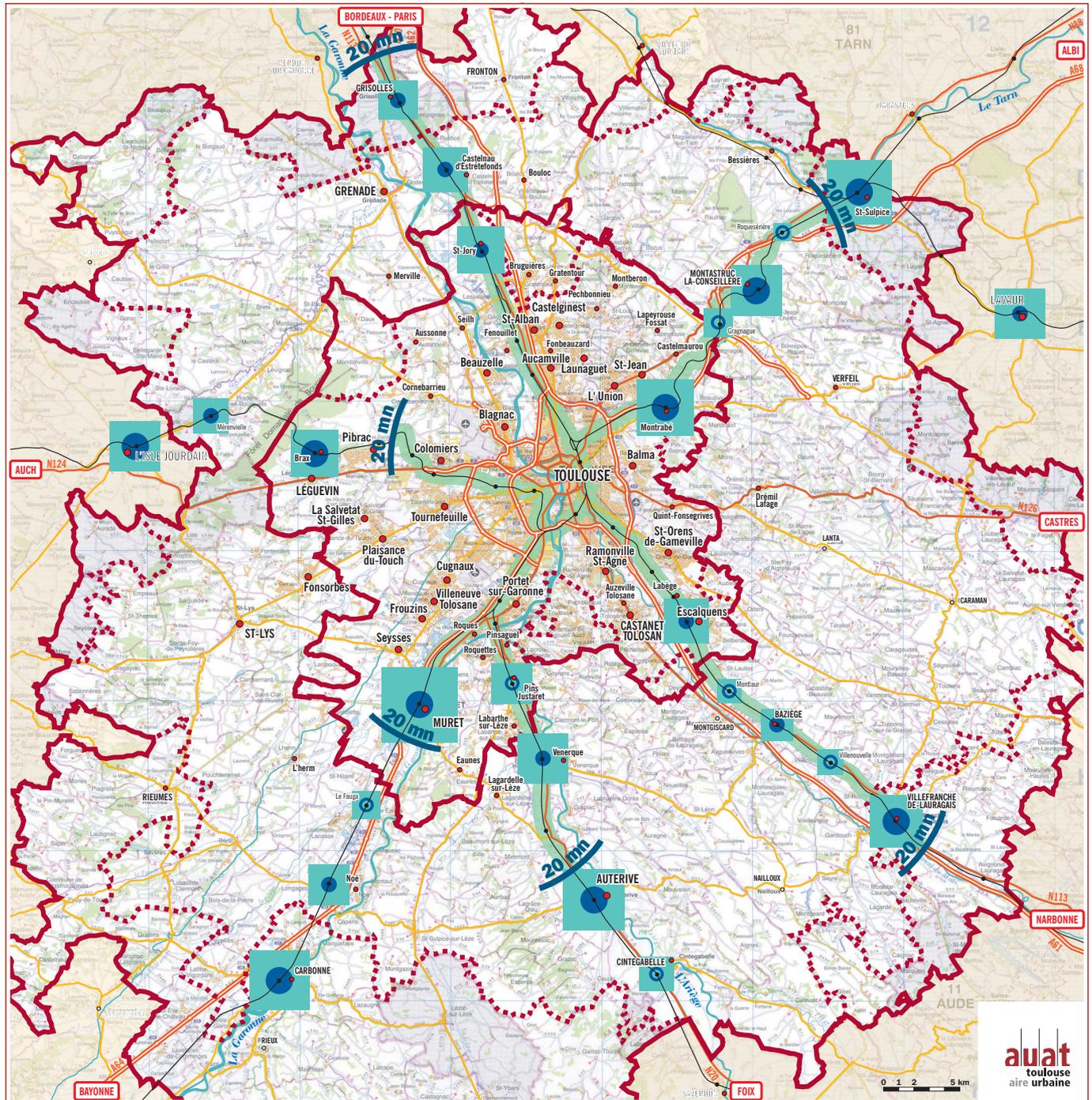
Sources : S.N.C.F., Conseil Régional, enquêtes Auat

# L'offre de transport : les bus interurbains



Autoroute, rocade ; échangeur	<b>TOULOUSE</b> Chef-lieu de département	Plus de 10 arrêts/jour	Terminus autobus interurbain
Route Nationale	<b>Fonsorbes</b> ● Commune de + de 5 000 habitants	Desserte moyenne	Isochrone 30 mn.*
Route Départementale	<b>Rabastens</b> ● Commune de + de 2 000 habitants	Moins de 1 arrêt/jour	Isochrone 45 mn.*
Chemin de fer, gare	<b>Légnac</b> ○ Autre commune		* heure de pointe du matin
Réseau hydrographique	<b>NAILLOUX</b> Chef-lieu de canton		
Aire urbaine et pôle urbain 1999			
Aire urbaine et pôle urbain 1990			

# L'offre de transport sur le réseau SNCF



<ul style="list-style-type: none"> <li> Autoroute, rocade ; échangeur</li> <li> Route Nationale</li> <li> Route Départementale</li> <li> Chemin de fer, gare</li> <li> Réseau hydrographique</li> <li> Aire urbaine et pôle urbain 1999</li> <li> Aire urbaine et pôle urbain 1990</li> </ul>	<p><b>TOULOUSE</b> Chef-lieu de département</p> <p><b>Fonsorbes</b> ● Commune de + de 5 000 habitants</p> <p><b>Rabastens</b> ● Commune de + de 2 000 habitants</p> <p>Léviganc o Autre commune</p> <p><b>NAILLOUX</b> Chef-lieu de canton</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Gare bien desservie (+ de 17 dessertes/j.)</li> <li> Gare moyennement desservie (de 10 à 17 dessertes/j.)</li> <li> Gare peu desservie (- de 10 dessertes/j.)</li> <li> Isochrone 20 mn.</li> </ul>	<p><b>Trafic annuel (nb. de voyageurs) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> 350 000</li> <li> 100 000</li> <li> 10 000</li> <li> 1 000</li> </ul>
---	--	---	--



# 10 - Des acteurs multiples, des stratégies non coordonnées, une logique d'organisation centrée sur les niveaux communaux et cantonaux, l'émergence de l'intercommunalité et des pays

---

→ **Une organisation administrative décalée par rapport à la définition du découpage actuel de la couronne périurbaine**

La couronne périurbaine ne fait pas encore l'objet d'une définition connue et acceptée par les acteurs locaux, en particulier par les maires.

Souvent, la logique d'organisation est centrée sur le canton

→ **Une intercommunalité encore peu développée, tournée soit vers l'agglomération, soit vers les territoires extérieurs**

La coopération intercommunale est en cours de développement. Elle a longtemps été portée par des SIVOM ou des SIVU qui sont particulièrement nombreux dans la couronne périurbaine et qui débordent parfois largement les limites de l'aire urbaine actuelle.

Les nouvelles structures de coopération plus développées (à fiscalité propre, à compétence aménagement du territoire) ne concernent qu'une partie encore minoritaire de la couronne périurbaine.

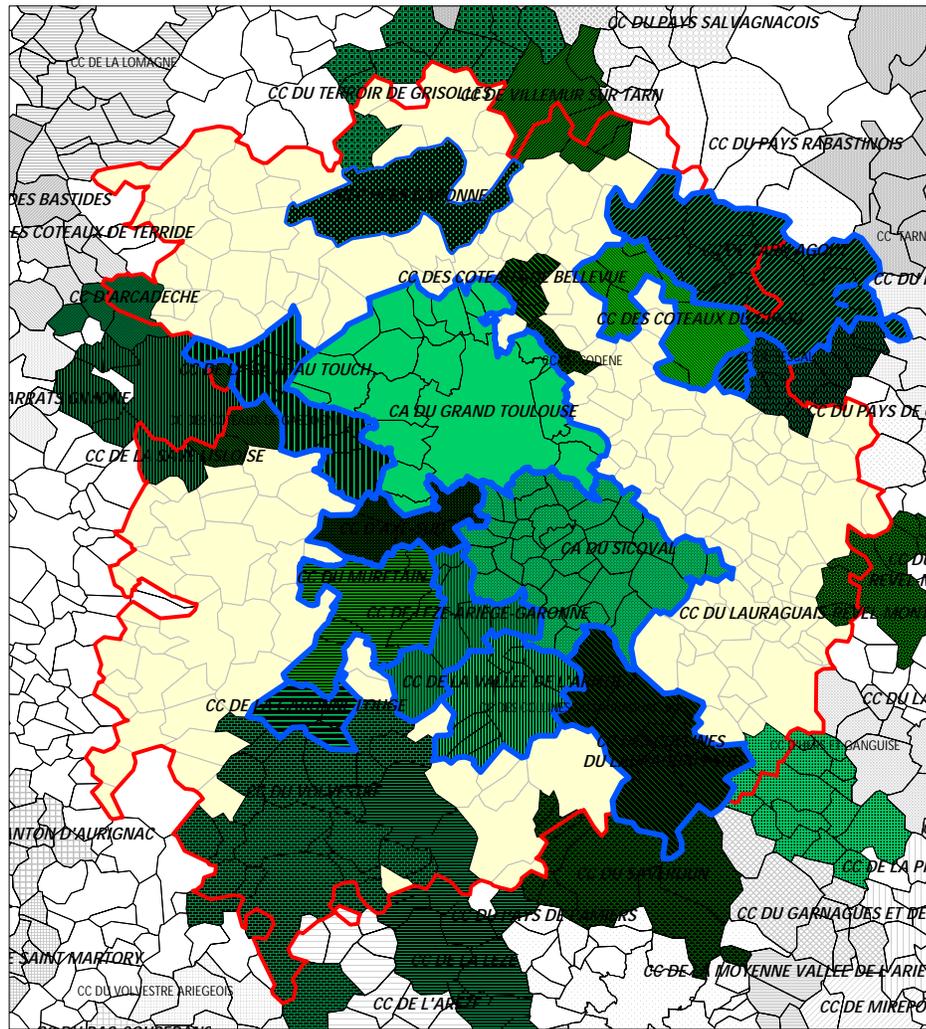
Certaines d'entre elles se positionnent en dialogue avec l'agglomération (projets, élaboration du futur SCOT), sur une notion de « destin commun » et d'interdépendance des territoires, d'autres paraissent se structurer sur une opposition, voir un refus de l'agglomération (menace de l'urbanisation, des grands projets, de la croissance trop rapide...).

Aux franges de l'aire urbaine, des dialogues nécessaires se nouent avec les autres espaces proches, avec les départements voisins.

→ **Des projets en émergence ?**

- des créations de « pays » sont en cours (en limite du Tarn et dans les départements voisins)
- les territoires de projet commencent à se structurer
- une réflexion sur l'ensemble de l'aire urbaine s'esquisse, en relation avec l'élaboration du futur SCOT

# Les structures communales avec compétence aménagement



- ◊ Périmètre Aire Urbaine
- ◊ EPCI à compétence SCOT

## Les EPCI de l'Aire Urbaine

- CA DU GRAND TOULOUSE
- CA DU SICOVAL
- CC D'ARCADECHE
- CC D'AXE-SUD
- CC D'HERS ET GANGUISE
- CC DE LA GARONNE LOUGE
- CC DE LA LEZE
- CC DE LA SAVE AU TOUCH
- CC DE LA SAVE LISLOISE
- CC DE LA VALLEE DE L'ARIEGE
- CC DE LEZE-ARIEGE-GARONNE
- CC DE TARN AGOUT
- CC DE VILLEMUR SUR TARN
- CC DES COLLINES DU LAURAGUAIS SUD
- CC DES COTEAUX DE BELLEVUE
- CC DES COTEAUX DE GASCOGNE
- CC DES COTEAUX DU GIROU
- CC DU CODENE
- CC DU LAURAGUAIS-REVEL-MONTAGNE NOIRE
- CC DU MURETAIN
- CC DU SAVERDUN
- CC DU SESCOAL
- CC DU TERROIR DE GRISOLLES
- CC DU VOLVESTRE

- SIEP HERS GARONNE

# 11 - Des grands projets publics qui risquent d'accentuer la pression sur la couronne périurbaine

---

## → Deux grands projets économiques d'actualité

- au Nord, la plate-forme logistique de Castelnau-d'Estretfonds
- au Nord-Ouest, dans le pôle urbain, le site industriel d'AéroConstellation (A380)

## → A long terme, un nouveau site aéroportuaire

- plusieurs sites sont actuellement à l'étude, en limite de l'aire urbaine actuelle

## → Des infrastructures de voirie qui vont accroître l'accessibilité à la couronne périurbaine

- au Sud-Est, un nouvel échangeur sur l'A61, liaison A61, ouverture en mars 2002 de l'A66
- à long terme, le contournement Est de l'agglomération (étude D.V.A.) et la réalisation du barreau d'Auterive
- l'aménagement de la R.N. 20 Sud et de la N. 124 vers Auch, avec la déviation de Léguevin
- la réalisation de la voirie de l'agglomération (canal de Saint-Martory, jonction Est), le franchissement de Garonne au Nord
- la desserte de la zone d'AéroConstellation et l'aménagement de l'itinéraire grand gabarit

## → Des projets de transport en commun

- Le renforcement de l'étoile ferroviaire avec :
  - . des dessertes urbaines cadencées vers Colomiers, Muret, Escalquens, Fenouillet, Montrabé (pôle urbain)
  - . des dessertes périurbaines cadencées vers Montauban, L'Isle-Jourdain, Bousens, Pamiers, Villefranche-de-Lauragais, Gaillac
  - . la restructuration du réseau des bus interurbains avec des rabattements sur les gares S.N.C.F.
  - . la restructuration du réseau urbain (réseau inscrit au Plan des Déplacements Urbains) : 2ème ligne de métro, ligne C, les six axes de transport en commun en site propre.

→ **Des projets d'équipements scolaires**

- un nouveau lycée au Nord (Fronton), ouverture en 2004
- un nouveau lycée à l'étude au Sud (Carbonne ? Vallée de l'Ariège ?)
- Ouverture de nouveaux collèges dans les communes de Pechbonnieu, Montrabé (pôle urbain), Nailloux, Le-Lherm (couronne périurbaine)

→ **Une accessibilité et une pression accrue sur le périurbain**

Ces projets vont affecter directement ou indirectement la couronne périurbaine, ainsi que plus largement l'aire urbaine et son environnement proche.

Tout en augmentant le niveau d'équipement et d'autonomie de certaines communes, ces projets vont rendre le périurbain plus accessible, plus proche du centre de l'agglomération.

Cette situation va renforcer l'attrait de la couronne périurbaine auprès des ménages.



### **Méthode de constitution de la cartographie**

#### **Les grands projets**

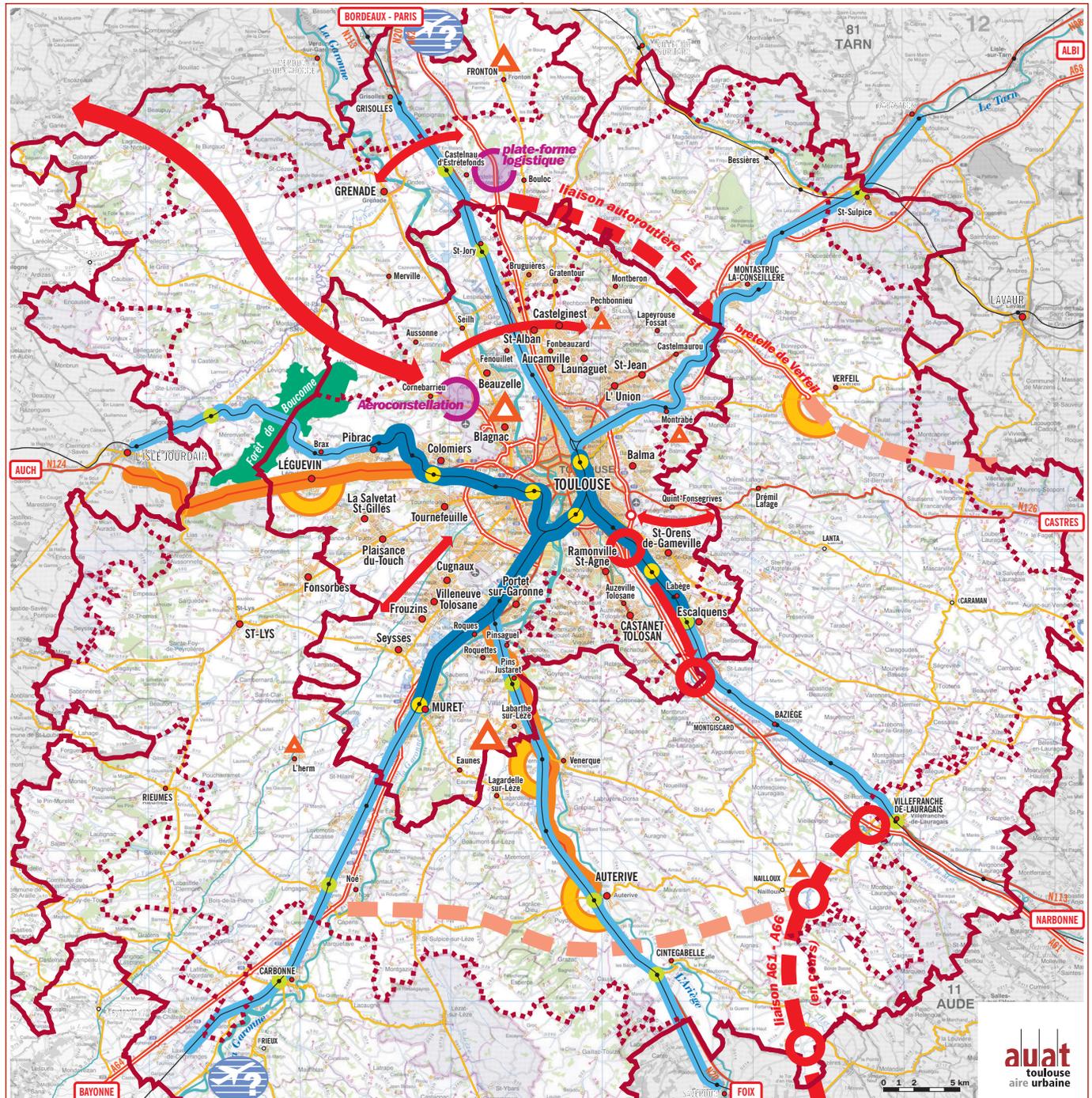
*La carte repère les projets ayant une incidence ou une localisation sur la couronne périurbaine.*

*Tous les projets ne sont pas indiqués, une sélection à été opérée :*

- projets de voirie déjà constitués,*
- projet de desserte ferrée périurbaine,*
- projets de localisation des équipements structurants, comme le nouvel aéroport, les nouveaux lycées et collèges... ,*
- projets de développement économique.*

*Sources : Auat*

# Les grands projets



<ul style="list-style-type: none"> <li>— Autoroute, rocade ; échangeur</li> <li>— Route Nationale</li> <li>— Route Départementale</li> <li>— Chemin de fer, gare</li> <li>— Réseau hydrographique</li> <li>— Aire urbaine et pôle urbain 1999</li> <li>— Aire urbaine et pôle urbain 1990</li> </ul>	<p><b>TOULOUSE</b> Chef-lieu de département</p> <p><b>Fonsorbes</b> ● Commune de + de 5 000 habitants</p> <p><b>Rabastens</b> ● Commune de + de 2 000 habitants</p> <p><b>Levignac</b> ○ Autre commune</p> <p><b>NAILLOUX</b> ● Chef-lieu de canton</p>	<p><b>Voies en projet :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nouvel échangeur autoroutier</li> <li>— Projet de déviation</li> <li>— Autres projets de voies</li> <li>— Itinéraire autoroutier du DVA</li> <li>— Amélioration d'itinéraire (2x2 voies)</li> </ul>	<p><b>Autres projets :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● projet majeur d'activités économiques</li> <li>△ futur lycée</li> <li>△ futur collège</li> </ul>	<p><b>Transport :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— recherche de site aéroportuaire</li> <li>— réseau SNCF urbain cadencé</li> <li>— réseau SNCF périurbain cadencé</li> <li>● pôle d'échange principal</li> <li>● pôle d'échange secondaire</li> </ul>
--	---	--	--	--



## 12 - Des territoires plus ou moins autonomes

---

Sur le plan de leur fonctionnement et de leurs relations avec le pôle urbain, trois grands type de territoires sont identifiés :

→ **Des territoires dépendants du pôle urbain**

- Est : Drémil-Lafage et les communes environnantes
- Sud : le pourtour du pôle urbain, de coteaux sud jusqu'à la vallée de la Lèze (Venerque)
- Sud-Ouest : les abords de Muret (Mauzac, Lavernose-Lacasse, Lherm, Saint-Clarde-Rivière)
- Ouest et Nord-Ouest : N 124 vers Auch (Mérenvielle,..), au Nord-Ouest (Mondonville)
- Nord : les communes autour de Vacquiers

→ **Des territoires tournés vers des bourgs extérieur à l'aire urbaine**

- Villemur
- Lavaur
- Saverdun
- L'Isle-Jourdain

→ **Des territoires relativement autonomes**

- Fronton, Bouloc,
- Bessières, Montastruc-la-Conseillère, Saint-Sulpice,
- Verfeil,
- Caraman,
- Baziège, Montgiscard, Villefranche-de-Lauragais, Nailloux
- Venerque, Auterive, Cintegabelle,
- Carbonne, Montesquieu-Volvestre,
- Rieumes,
- Fonsorbes, Saint-Lys,
- Grenade.



### **Méthode de constitution de la cartographie**

#### **Les territoires et leurs relations**

*Les pôles de services structurent le territoire et engendrent de nombreux déplacements des habitants. Ces pôles de service sont indiqués sur la carte, ainsi que les territoires qu'ils irriguent (flèches).*

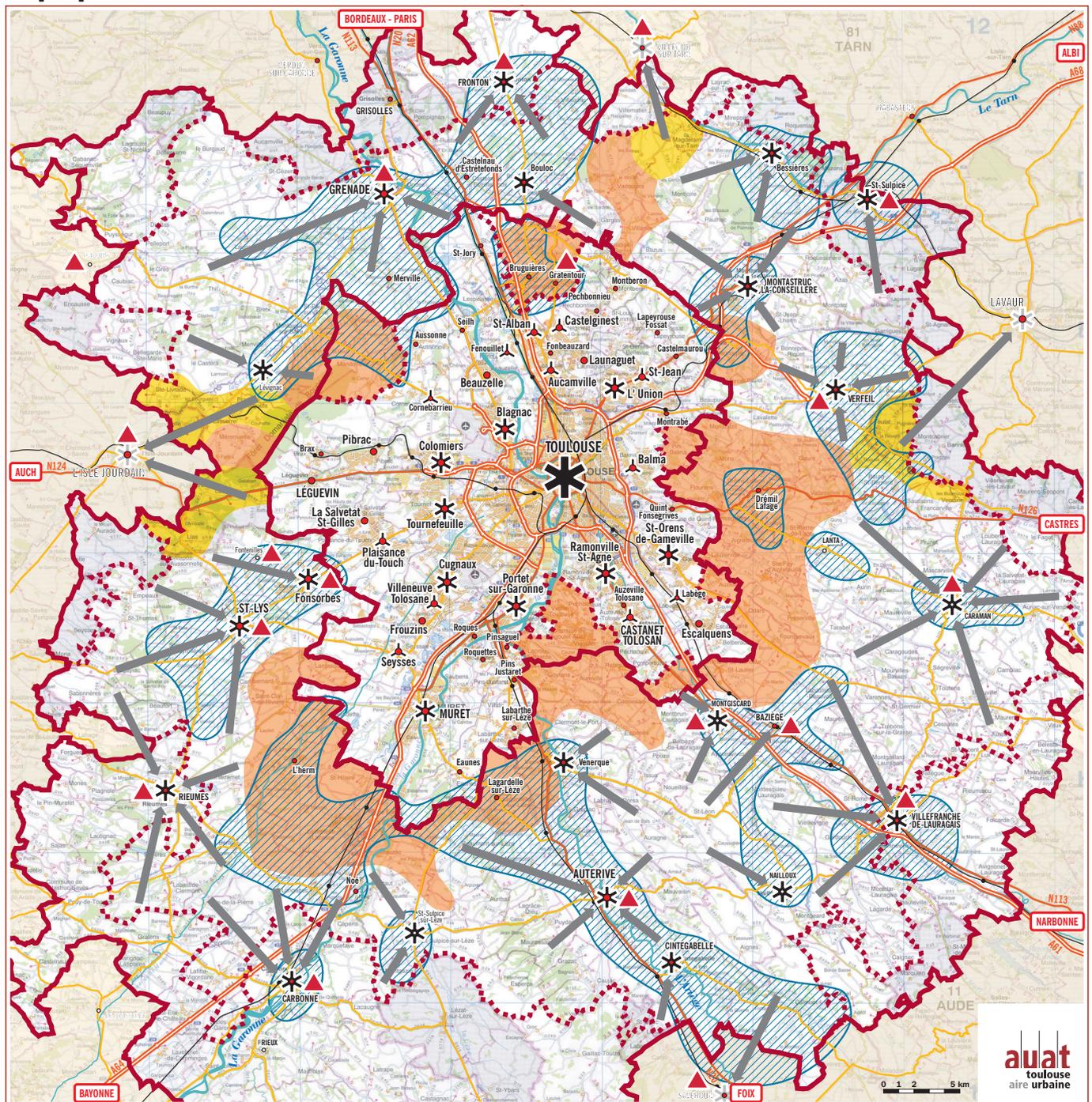
*Trois cas sont ensuite représentés :*

- les territoires périurbains qui sont très dépendants du pôle urbain (couleur orangé),*
- ceux qui fonctionnent avec les pôles de services de la couronne périurbaine (pas de couleur),*
- ceux qui dépendent des bourgs externes à l'aire urbaine (couleur jaune)*

*Le niveau global d'équipement des territoires, repris de la carte sur les équipements et services, est également figuré sous forme d'un hachuré.*

*Sources : Insee, inventaire communal, enquêtes Auat*

# Equipement : les territoires et leur relations



<ul style="list-style-type: none"> <li> Autoroute, rocade ; échangeur</li> <li> Route Nationale</li> <li> Route Départementale</li> <li> Chemin de fer, gare</li> <li> Réseau hydrographique</li> <li> Aire urbaine et pôle urbain 1999</li> <li> Aire urbaine et pôle urbain 1990</li> </ul>	<p><b>TOULOUSE</b>    ● Chef-lieu de département</p> <p><b>Fonsorbes</b>    ● Commune de + de 5 000 habitants</p> <p><b>Rabastens</b>    ● Commune de + de 2 000 habitants</p> <p>                    ○ Autre commune</p> <p><b>NAILLOUX</b>    ● Chef-lieu de canton</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Aire d'attraction du pôle urbain</li> <li> Aire d'attraction extérieure au pôle urbain</li> <li> Territoire bien équipé</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Pôle de services interne au périurbain</li> <li> Pôle de services externe au périurbain</li> <li> Tendance d'attraction</li> <li> Collège</li> </ul>
---	---	--	--



## **Phase 2 – Enquêtes qualitatives (entretiens), Agriculture périurbaine, Activités économiques**

---

# Les objectifs des entretiens

---

A la suite des éléments recueillis dans le cadre du diagnostic territorial (phase 1), plusieurs points ont été retenus, en accord avec le commanditaire de l'étude, afin de faire l'objet d'un approfondissement sous forme d'enquêtes qualitatives.

Des hypothèses ont été formulées et ont permis de bâtir le questionnaire d'enquête. Les entretiens ont été conduits auprès d'acteurs locaux connaissant bien les territoires périurbains. Ces entretiens font ici l'objet d'une retranscription synthétique.

Ces enquêtes, réalisés dans le cadre du diagnostic, n'abordent pas la question des actions à mener ou des politiques à conduire (enjeux de l'Etat, planification, aménagement du territoire). Ils traitent de la vision des acteurs sur les évolutions et les enjeux concernant la couronne périurbaine toulousaine.

## **LES CINQ HYPOTHESES POSEES A LA SUITE DU DIAGNOSTIC TERRITORIAL :**

### **1 - La croissance démographique, forte sur les territoires périurbains, ne touche pas de façon homogène ce territoire**

Cette croissance s'opère par diffusion dans des communes peu peuplées et faiblement équipées, parfois éloignées des grands axes de circulation. Cette situation favorise la dispersion de la population jusqu'aux franges de l'aire urbaine. Elle accentue potentiellement le marquage social par l'accueil de populations très « homogènes » dans les petites communes et par la réalisation de produits très ciblés, comme la maison individuelle en accession.

Des logiques de secteurs se font jour. Elles pourraient se renforcer sous l'impact des grands projets de l'agglomération (AéroConstellation au Nord-Ouest, pôles technopolitains au Sud-Est...).

Les communes d'une taille démographique supérieure sont socialement plus mixtes, mieux équipées, et offrent une diversité de logements. Elles paraissent cependant être moins attractives vis à vis des ménages. Globalement, la population périurbaine paraît se scinder en deux groupes : les ménages qui font le choix de venir habiter le périurbain (niveaux de revenus élevé) et ceux pour qui le périurbain est un choix contraint (population en accession bénéficiant d'un Prêt à Taux Zéro, ménages jeunes à revenus moyens,...).

## **2 – Le développement résidentiel se réalise essentiellement sous la forme d'un habitat pavillonnaire individuel en accession**

La mixité sociale demeure faible, à l'exception de quelques communes déjà développées (bourgs).

Le recours aux outils de la diversité reste l'apanage d'initiative encore isolée d'élus, et ne porte que sur quelques communes, comme cela a été par ailleurs le cas dans la première couronne autour de Toulouse dans les années soixante-dix.

## **3 – L'agriculture périurbaine est de plus en plus confrontée à l'expansion de l'agglomération et à l'avancée de l'urbanisation**

Ce thème est abordé sous l'angle de deux questions principales :

- L'agriculture a-t-elle alors encore une place et le cas échéant, laquelle (économique, sociale, environnementale) ?
- Quelles sont les capacités de résistance de l'agriculture face à l'avancée de l'urbanisation. Quels sont les risques de basculement foncier (valorisation du patrimoine), d'enclavement des terres, voire de conflit direct avec la fonction résidentielle ?

## **4 – La couronne périurbaine offre peu d'emplois et profite modérément du dynamisme économique de l'agglomération**

Les communes « attractives », disposant d'un nombre significatif d'emplois, sont peu nombreuses.

De fait, le périurbain est très dépendant du centre de l'agglomération, malgré une croissance récente de l'emploi qui concerne surtout des services aux entreprises (logistique) et aux personnes (santé, social).

Plusieurs questions se posent :

- Des entreprises de haute technologie se sont-elles installées dans la couronne périurbaine ? Dans quels secteurs géographiques ?
- Peut-on identifier des « bassins d'emploi », comme par exemple au Nord (logistique), au Sud (industrie), à l'Est et à l'Ouest (services aux personnes et émergence de services aux entreprises et/ou d'activités technologiques) ?
- Peut-on envisager que l'activité économique se développe ? sous quelles formes ? : projets publics (pôle logistique, services de soins - social), de façon spontanée, par mitage, par mini regroupements ?

## **5 – Une offre de services et d'équipements qui obéit à deux logiques : celle de l'agglomération (pôle urbain) et celle des bourgs locaux**

Une partie du territoire périurbain se situe dans l'influence de pôles de services. Ces pôles plutôt traditionnels sont souvent en décalage avec les lieux de la croissance démographique. Ils constituent des territoires relativement indépendants. La politique d'implantation des services et des équipements favorise fortement leur autonomie (collèges, transport, commerces, services publics et privés, équipements culturels).

En revanche, de très nombreuses communes, peu équipées sont dépendantes du pôle urbain : la forte mobilité des habitants leur permet de fréquenter facilement les équipements de l'agglomération.

Les bourgs extérieurs sont plus équipés. Leur effet de polarisation sur les communes périurbaines est parfois important (l'Isle-Jourdain, Lavaur, Villemur, ...).

# Des entretiens centrés sur l'agriculture et l'activité économique

## Les deux thèmes principaux retenus pour les entretiens

1- Quelle est la place de l'agriculture périurbaine (identification de territoires, recul des terres cultivées), quelle est sa capacité de résistance ? Où et comment s'exerce l'expansion de l'agglomération ? Quel sont les conflits avec les autres activités ? Peut-on identifier des zones de plus grande fragilité ?

2- Quel type d'activité économique trouve-t-on dans la couronne périurbaine ? En quoi profite-t-elle du développement économique de l'agglomération ? Des territoires se structurent-ils sur le plan économique ? Sur quelles fonctions ? Avec quelles logiques territoriales ? Quels sont les nouveaux types d'emploi proposés en secteur périurbain, notamment dans les activités de hautes technologie ?

Un guide d'entretien a été élaboré autour de ces questions (cf. annexe).

## CHOIX DES ENQUETES (11 PERSONNES RENCONTREES)

### Organismes intervenant dans le domaine de l'agriculture (3 entretiens) :

- Chambre d'Agriculture, un service travaille plus spécifiquement sur l'agriculture périurbaine et a une bonne connaissance du monde agricole et de ses relations avec les autres acteurs (élu en particulier)
- SAFER Midi-Pyrénées, opérateur sur le marché foncier, ayant connaissance des intentions d'aliéner des terres agricoles, et également porteur de projet de développement de l'activité agricole ou para-agricole.

### Organismes intervenant dans le champ économique (8 entretiens) :

Service de la C.C.I.T. chargé du développement économique – Entiore - cité de l'entreprise

Ce service assure l'accueil des entreprises désirant s'installer dans l'agglomération, ainsi qu'un contact régulier avec toutes les entreprises jusqu'à 50 salariés (visites sur site). Le service suit également les projets de création d'entreprises innovantes dans les domaines des hautes technologies.

Le directeur du service et les chargés de mission possèdent à ce titre une bonne connaissance des entreprises, tant dans le pôle urbain, que dans la couronne périurbaine.

# 1 – L’agriculture périurbaine et sa confrontation avec la croissance de l’agglomération toulousaine (Synthèse des entretiens)

---

## ***Une extension des zones de pression foncière***

La principale zone de pression est aujourd’hui située sur la troisième couronne (en limite du périmètre de l’aire urbaine), là où les communes ne sont pas encore dotées de documents d’urbanisme. C’est également une zone de conflits importants entre l’activité agricole et la fonction résidentielle.

C’est le cas par exemple des communes du canton de Rieumes où 10 à 15 demandes de certificat d’urbanisme peuvent être déposées par an, sans qu’aucune règle ne soit fixée. Les communes apparaissent alors un peu dépassées par les événements.

Une situation similaire de pression s’observe sur le canton de Cadours, (*en partie hors aire urbaine*), sur Le Burgaud et dans la vallée de la Save (Nord Ouest), dans le canton de Villemur, (*en partie hors aire urbaine*), à Villematier, Leyrac, dans la vallée du Tarn (*en partie hors aire urbaine*), sur le canton de Caraman.

En revanche, dans le Sud et le Sud-Est, la situation paraît plus maîtrisée, car des documents d’urbanisme existent et ont posé des règles du jeu plus claires.

C’est également le cas au sein du périmètre du Schéma Directeur (63 communes), où une définition claire des limites entre urbain et rural a été posée. Une protection de l’espace agricole a été inscrite dans les POS. Malgré cette réglementation, la pression foncière s’accroît, tant pour l’habitat que pour l’agriculture, provoquant un départ des ménages vers le périurbain.

## ***Les choix résidentiels des ménages : d’abord les petites communes***

Ce ne sont pas systématiquement les chefs lieux de canton qui se développent le plus, mais souvent les communes alentour. Cette situation génère par la suite une demande forte de services auprès des chefs lieux.

Ainsi, le secteur Ouest a été fortement sollicité par des ménages décentralisés (météo nationale, SNTEA, Air-Inter,...). C’est le premier secteur qui leur a été proposé quand ils sont arrivés. Ceux qui désiraient des services à proximité, se sont localisés à Saint-Lys, les autres ont choisi les petites communes avoisinantes.

C’est ainsi qu’à la fin des années 80, Saint-Lys et Fonsorbes se développent. Par la suite se sont des communes beaucoup plus petites, comme Bragayrac, Lias, ou Beaufort, communes pour lesquelles ces apports de population entraînent des mutations importantes, voire des basculements.

## **Agglomération toulousaine et agriculture périurbaine : une démarche de dialogue nécessaire avec les collectivités locales**

Les territoires périurbains sont de plus en plus sollicités par l'habitat. Il est même fréquent que des demandes émanant d'« agriculteurs » (déclaration du conjoint en tant qu'exploitant agricole) soient en fait destinées à du logement résidentiel, ce qui produit un mitage de l'espace et peut entraîner à terme un abandon de l'exploitation des sols.

La mise au point de règles d'urbanisme permet de mieux contrôler les effets de cette pression. Ainsi un partenariat entre la Chambre d'Agriculture et les subdivisions de la Direction Départementale de l'Équipement existe depuis 1998. La Chambre d'Agriculture donne un avis sur les certificats d'urbanismes et en évalue l'impact sur les territoires. Cet avis concerne surtout les demandes hors zone agglomérée, ou en zone NC (dans le cas de POS). L'évaluation porte sur l'évolution des valeurs foncières et les effets sur l'activité agricole.

Au-delà de 5 à 6 certificats par an dans une commune, cet avis est systématique. La Chambre d'Agriculture incite alors le maire à mener une réflexion sur l'avenir de son territoire et peut être amenée à donner un avis négatif entre temps.

### **Une démarche de prévention des conflits**

Certaines zones agricoles ont bénéficié d'investissements importants (irrigation par exemple). Ces financements impliquent une certaine pérennité pour leur rentabilité sur le long terme. Or ces territoires sont de plus en plus occupés par de la maison individuelle.

C'est pourquoi une démarche a été engagée avec les maires, en concertation avec la DDE, le CAUE et la Chambre d'Agriculture, afin de définir des règles de constructibilité. Si un accord est obtenu, un document et une cartographie (proches d'une carte communale) sont établis, S'ils ne sont pas opposables aux tiers, ils reflètent un consensus permettant aux conseils municipaux de délibérer.

Un diagnostic agricole mené en amont de cette démarche a permis de définir des zones de protection. Ce travail est intégré dans les réflexions des POS pour orienter le développement urbain en dehors des zones où existent des enjeux agricoles. Cette démarche permet de limiter les risques de conflits potentiels (protection de l'irrigation, des élevages...).

Par exemple, ce diagnostic mené en préalable à l'établissement de la carte communale de Bois-de-la-Pierre a permis d'identifier les zones agricoles pérennes, ainsi que deux bâtiments d'élevage. Cette étude a été conduite avec les agriculteurs et leurs représentants. Des zones à urbaniser ou à densifier ont été définies.

Cet exemple montre que le développement de l'urbanisation n'est pas incompatible avec le maintien de l'activité agricole : cela nécessite des règles du jeu claires offrant une garantie dans le temps, un agriculteur raisonnant sur 25 ans.

Parfois, les problèmes peuvent provenir de l'ambiguïté des agriculteurs eux-mêmes. Arrivés à la retraite, ceux-ci reprennent leur casquette de propriétaire foncier et désirent vendre au mieux leurs terres. C'est alors que s'exerce la pression foncière (différentiel de prix entre les terres urbaines et les terres agricoles).

Des solutions ont été trouvées afin de permettre aux agriculteurs de réaliser partiellement leur capital foncier. Dans le Lauragais, des POS prévoient la possibilité de vendre deux parcelles de terrains à bâtir par exploitation agricole. Cette pratique est appelée « parcelles tracteurs » car elle permet de financer une partie des besoins d'investissement.

Cependant, un problème toujours délicat à gérer subsiste : celui des enfants d'agriculteurs qui veulent bénéficier d'une parcelle pour construire leur maison.

### ***La difficile cohabitation entre urbains et ruraux***

Souvent les agriculteurs ont un problème d'image vis à vis d'eux-mêmes : ils estiment que la population a une opinion négative de leur profession (production de mauvaise qualité, pollutions...).

Ce conflit latent dans la société est aggravé par la cohabitation entre urbains et ruraux dans les zones périurbaines. L'occupation de l'espace y est en effet majoritairement agricole, mais elle ne représente que quelques agriculteurs, alors que les zones résidentielles accueillent plusieurs milliers de personnes. Il en résulte que le rapport de force n'est pas en faveur de l'agriculteur, d'autant que les sièges des exploitations ne sont pas toujours dans la même commune que les terres cultivées.

En l'absence de règles (POS,...) les conflits sont souvent provoqués par le mitage (voisinage des habitations et des exploitations) : les habitants se plaignent des nuisances (odeurs, produits...), et les agriculteurs de la limitation du droit de chasse (interdit à moins de 200m des habitations).

### ***La question du foncier, un enjeu pour l'agriculture périurbaine***

Le mitage par la maison individuelle provoque de graves difficultés pour les exploitations agricoles. En acceptant le mitage, les agriculteurs mettent eux-mêmes le « loup dans la bergerie ». Leur maison se retrouve loin des terres cultivées. Celles ci sont de plus en plus morcelées et enclavées. La construction des maisons près des bâtiments d'élevage et des stations d'épuration, tout comme l'épandage des boues d'assainissement dans les champs, provoquent des conflits et des contentieux avec les nouveaux habitants.

Cette situation pose clairement le problème de la maîtrise foncière et de son devenir, du choix entre céder les terres pour une future urbanisation, où les conserver pour une exploitation pérenne (fermage, implantation de jeunes agriculteurs). Cette question est cruciale en secteur périurbain.

On peut citer en exemple le SICOVAL qui a défini des règles du jeu et une délimitation des espaces agricoles, qui ne sont pas, comme souvent, des « espaces résiduels de l'urbanisation », mais des sols à forte potentialité agronomique.

Il existe souvent un décalage entre la volonté politique et la transcription dans les documents d'urbanisme. Les interventions des communes sont encore limitées. Or seules des structures intercommunales seraient en capacité de garantir la pérennité de l'agriculture par des interventions foncières et financières. Mais il y a également une question philosophique avec les agriculteurs qui ne sont pas prêts à voir les collectivités intervenir, même si c'est pour rétrocéder les terres à des agriculteurs...

### ***Le rôle des bourgs et l'activité agroalimentaire***

Les bourgs ou les grandes communes ne jouent pas un rôle important dans la question de l'agriculture ; ni du point de vue de l'activité elle-même (fonction de marchés, implantations des coopératives,...), ni sur le plan administratif ou de l'organisation de la profession, ni quant aux politiques publiques menées.

Il n'y a donc pas de système local agricole appuyé sur des bourgs de type ruraux.

Le pourcentage d'actifs agricole ne cesse de diminuer, il est devenu peu important au regard des autres types d'emplois et l'activité agricole ne pèse pas dans le contexte local.

L'activité agroalimentaire est peu présente dans la couronne périurbaine (secteur non coopératif). C'est une région de faible tradition, en dehors des usines de 3A à Lalande et Villefranche-de-Lauragais, des caves du Frontonnais.

L'activité économique en direction des agriculteurs a également beaucoup baissé. Il est significatif d'observer que les concessionnaires de machines agricoles, autrefois présents à Toulouse (N20 Nord) ont totalement disparus, y compris en secteur périurbain. On ne trouve qu'un concessionnaire important à Auterive.

Les services après vente ou les fournitures se trouvent aujourd'hui loin de Toulouse (Gimont dans le Gers, Revel, Saint-Gaudens, Montesquieu..), dans des zones encore très rurales. Un seul concessionnaire est présent dans l'agglomération, à Labège. Il n'y a plus non plus de marché aux bestiaux dans l'aire urbaine.

Ces deux éléments montrent que les bourgs, où étaient localisés auparavant une partie de ces fonctions ont perdu leur rôle fédérateur.

### **Une organisation des marchés de distribution qui n'est pas centrée sur les besoins locaux**

Bien que l'agglomération toulousaine représente un marché potentiel d'un million d'habitants, il n'existe pas de structure de valorisation des produits locaux sur des segments de grande consommation.

Une grande partie de la distribution s'opère directement par les agriculteurs dans les foires et salons (stands), ou par les ventes par connaissance... Il s'agit de réseaux non locaux.

La vente sur marché se développe pour les produits bio ou de qualité. Mais cette commercialisation s'effectue sur les marchés spécialisés et urbains, comme Muret le samedi, Tournefeuille le dimanche, Toulouse... Il n'y a pas de vente de ces produits sur les marchés des chefs lieux de cantons. Le secteur périurbain fournit pourtant encore environ 1/3 de la production de la Haute-Garonne.

Certains agriculteurs développent des points propres de commercialisation. A Candie, dix producteurs se sont regroupés pour une vente directe. C'est le cas également dans le canton de Saint-Lys avec une boucherie collective.

Dans les faits, les professionnels sont impuissants devant les grands réseaux de distribution qui traitent 80% des produits, y compris de ceux destinés au marché local. Il existe une inadéquation entre la production et les réseaux de distribution : en matière d'élevage, les animaux ne sont pas « finalisés » sur place, mais revendus à d'autres professionnels avant leur maturité.

### **Des conditions d'installation de plus en plus difficiles**

Il est actuellement très délicat de s'installer en périurbain, du fait de la pression foncière. C'est pourquoi les nouvelles implantations se font sur de petites surfaces, avec des productions à haute valeur ajoutée, sur des créneaux pointus (petits fruits, maraîchage, lait d'ânesse, transformations diverses...).

Le prix des sols agricoles est fixé par la valeur d'usage, c'est à dire par le rendement attendu de l'agriculteur en fonction de la valeur agronomique des terres. Les valeurs moyennes des terres sont les suivantes :

Terrasses ouest	25 à 30 000 F par hectare
Lauragais	30 à 35 000 F par hectare
Maraîchage	environ 80 000 par hectare

Le prix du foncier agricole est de plus en plus déconnecté de cette valeur d'usage. Ce qui prend le dessus, ce sont les comportements de spéculation sur le long terme : on exploite les sols, mais avec l'idée d'y faire autre chose dès que possible. Du coup, le prix d'achat des terres est trop élevé pour assurer la rentabilité d'une nouvelle implantation. C'est le cas lorsque le foncier se négocie à plus de 30 à 35 000 F/ha. On peut estimer qu'aujourd'hui les prix des terres sont de 20 à 30 % au-dessus de la réalité économique de l'agriculture.

Des cas plus complexes existent. Lorsqu'un POS définit une nouvelle zone constructible, les terres agricoles situées à proximité vont commencer à subir la pression foncière : pour ne pas hypothéquer une éventuelle modification du POS, le propriétaire foncier va imposer sur ces terres un bail précaire à l'exploitant afin de pouvoir vendre ou construire sans contrainte. Le prix du sol va alors commencer à monter...

Les demandes d'installation sur des projets para-agricoles se chiffrent à environ 10 cas par an. Il peut s'agir de véritables projets professionnels qui ne concernent pas obligatoirement le second actif d'un ménage, mais bien d'une activité principale. Ces activités vont répondre d'abord à des besoins de la population locale. On observe également des tentatives de diversification de la part d'agriculteurs traditionnels : par exemple dans le canton de Saint-Lys, quelques uns d'entre eux ont développé des projets équestres (pension de chevaux ou centres équestres).

## 2 – L'accueil économique et le périurbain (Synthèse des entretiens)

---

### ***Le dynamisme économique de l'agglomération est tiré par les grands projets industriels***

Les demandes d'implantations dans l'agglomération sont fortes. Elles sont passées d'un rythme de une par mois à une par semaine. Ces demandes sont liées directement ou indirectement à l'A380 (80 % des cas). Le secteur Nord-Ouest est très sollicité.

Trois cas de figure se présentent :

- la « vraie installation »,
- la création d'une antenne ou agence locale, demandée par EADS (cas le plus fréquent),
- une variante du cas précédent : le rachat d'une entreprise existante afin d'accélérer le processus, l'entreprise existe déjà, elle est sous-traitante d'EADS et bénéficie des agréments et certifications nécessaires.

Des cas plus particuliers peuvent se présenter, mais ils sont très marginaux ; comme celui d'une entreprise installée en périurbain (Montastruc), sur un secteur informatique de haut de gamme spécialiste des antivirus, dont la clientèle est située aux États Unis.

### ***Les logiques industrielles vont dans le sens d'une plus grande concentration géographique des entreprises***

Actuellement, les politiques industrielles ne vont pas dans le sens d'une localisation des entreprises hors des agglomérations. Ainsi, le secteur aéronautique a pour objectif de copier le système d'organisation de Boeing afin d'être conforme au « juste à temps », principe difficile à mettre en œuvre si les entreprises sont à 1 000 km l'une de l'autre. On retrouve la même logique d'organisation que celle mise en œuvre dans le secteur de l'automobile il y a quelques années, avec toutes les conséquences que cela a engendré.

L'aéronautique est en train de se doter d'une organisation industrielle très rigoureuse qui impose d'avoir les sous-traitants et les équipementiers à proximité et de suivre la production en temps réel. Cette politique interdit les aléas provoqués par les problèmes de circulation, de distribution, d'accessibilité...

C'est pourquoi, cette organisation nécessite un regroupement des sous-traitants et des équipementiers de premier niveau (y compris les bureaux d'étude informatique) sur un même site, ou du moins à proximité immédiate. C'est ce qui se passe dans l'agglomération toulousaine, avec le rassemblement des activités sur la zone d'AéroConstellation au Nord-Ouest.

Le deuxième axe de cette politique, c'est la délocalisation d'une partie de la sous-traitance, notamment celle dite de « deuxième rang ». Aujourd'hui, le choix se porte plutôt vers des pays culturellement proches ayant un bon niveau de savoir-faire dans ce domaine, comme les pays de l'Est (Pologne, Roumanie, Ukraine,...).

Cette restructuration s'accompagne d'une pression du donneur d'ordre ayant pour objectif de faire baisser les coûts de production des sous traitants (objectif : - 30%).

Peu à peu, la mentalité industrielle dans l'aéronautique change. Les relations locales qui s'étaient tissées avec les sous traitants compteront moins et la logique des gains de productivité prendra le dessus. Il est significatif de constater que dans la nouvelle organisation interne d'EADS, la direction des achats n'est plus localisée à Toulouse.

Plus généralement, on peut dire que certaines activités échappent à cette logique de « proximité nécessaire », comme les « Call center » qui peuvent se localiser dans des villes moyennes disposant d'un réservoir de main d'œuvre, d'autant que l'entreprise assure elle-même la formation de son personnel.

Mais dès lors que dans le fonctionnement de l'entreprise interviennent des éléments de logistique, la concentration prévaut, car la distance coûte cher (communications, déplacements, livraisons,...).

De même, si les activités immatérielles ont moins besoin de la proximité, elles nécessitent un environnement adéquat pour fonctionner : services divers, comme le nettoyage, la comptabilité, les prestataires informatiques.... L'entreprise doit trouver dans un rayon de 15 km de bonnes conditions de services nécessaires aux entreprises, mais également au personnel.

Ces différents éléments expliquent pourquoi le modèle de concentration géographique des activités économiques perdure, et à même tendance à se renforcer, alors que le bassin d'habitat de l'agglomération ne cesse de s'élargir.

Ce phénomène est renforcé par les critères que prend en compte une entreprise pour choisir son lieu d'implantation.

### **Les trois questions déterminantes pour le choix d'un lieu d'implantation**

- 1 - L'entreprise utilise-t-elle fréquemment l'avion ? si oui, le choix se porte sur Blagnac, ou Basso-Cambo. En revanche, la zone de Labège pose des problèmes sur ce plan.
- 2 - L'entreprise souhaite-t-elle disposer d'une « adresse commerciale » ? Si oui, elle voudra avoir le nom de « Toulouse » dans son adresse, à la rigueur celui de « Blagnac ». Beaucoup d'entreprises disent ne pas accorder d'importance à ce point, mais certaines y sont très attachées. L'usage de plus en plus fréquent d'Internet paraît toutefois estomper ce phénomène.

Dans cette logique, certains sites sont très demandés, le critère de l'accessibilité étant également pris en compte. Ainsi, la zone de la Grande-Plaine constitue une adresse de prestige facilement accessible par la rocade. Ce n'est pas le cas du centre ville qui est nettement moins pratique et sur lequel il y a peu de propositions d'installation.

D'autres sites se distinguent : Basso-Cambo intéresse des entreprises qui veulent être facilement accessibles en métro et proches d'EADS et d'Airbus, le secteur d'Eurocentre (en périurbain) est intéressant pour certaines entreprises qui ont besoin d'une communication aisée (RN 20 nord), sauf si elles s'orientent vers les marchés du sud de l'Europe. Le phénomène d'essaimage auquel on assiste autour d'Eurocentre est généré par les critères très sélectifs d'implantation sur la zone elle-même.

- 3 - Quelle est la nature de l'activité de l'entreprise ? S'il s'agit de bureaux, il n'y aura pas de problèmes de localisation. S'il s'agit de locaux industriels, le choix est beaucoup plus limité, car l'offre est pléthorique dans l'agglomération et la situation est encore pire dans le périurbain. De fait la régulation se fait d'elle-même, sans beaucoup d'initiatives organisées.

Ces trois critères tendent à privilégier, pour les entreprises pour lesquelles ils sont primordiaux, plutôt une implantation dans le cœur de l'agglomération. La couronne périurbaine devant mettre en avant d'autres atouts pour attirer des entreprises.

### ***Les secteurs dynamiques du périurbain et le développement économique***

On constate qu'actuellement la croissance démographique du périurbain est en cours et que, d'une façon ou d'une autre, l'accueil résidentiel s'organise. En revanche le développement économique, paraît plus incertain et complexe.

En effet, l'offre de l'agglomération est déjà très développée et son rayonnement est large. Par exemple, des enseignes commerciales comme IKEA ou Carrefour exercent leur influence sur un bassin de chalandise de plus de 250 km, ce qui limite d'autant les prétentions à des implantations dans le périurbain.

Toutefois, quelques secteurs du périurbain connaissent une certaine dynamique. Ainsi, le secteur de Fronton est actif sur la plan économique, autour de la vigne et de l'agroalimentaire. Les coopératives sont très entreprenantes et ont atteint un très bon niveau technique. C'est le seul secteur véritablement dynamique dans le Nord, avec Villemur et la zone de Castelnau-d'Estretetfond, avec les activités de logistique.

Des activités liées aux secteurs de hautes technologies se développent également dans le Sud-Est, en continuité du pôle de Rangueil et des zones d'activités du SICOVAL.

Dans le Sud de l'aire urbaine, des activités plus anciennes et traditionnelles, de type industrielles, ont également une certaine réalité (Auterive).

Ailleurs, la situation du périurbain est plus contrastée et l'activité économique peu présente. Les activités de services à la population sont alors les plus représentées, comme les maisons de retraite. Souvent, il n'existe pas de véritable volonté de développement. La logique résidentielle l'emporte car la demande des ménages est la plus forte.

On constate également une évolution vers des activités de tourisme vert en périurbain. Mais c'est surtout au-delà de l'aire urbaine que ce phénomène est sensible. On peut citer des territoires qui ont acquis une notoriété ou une spécialité, comme l'Isle-en-Dodon (située en dehors de l'aire urbaine), sur la question du cinéma.

### ***Les structures d'accueil des entreprises en secteur périurbain : des résultats contrastés qui posent la nécessité des services urbains d'accompagnement***

Hors de l'agglomération toulousaine, il existe des exemples réussis de structures d'accueil d'entreprises, comme la pépinière de Revel qui constitue une réelle réponse au développement économique local : les nouveaux créateurs peuvent effectivement rester sur place lorsqu'ils sortent de la pépinière et disposer d'un bon niveau d'offre de services à proximité (collège, lycée,...).

En revanche, dans le cas de la pépinière de Martres-Tolosane (hors aire urbaine), émanation d'Altigone à Ramonville Saint-Agne, les bâtiments ont été construits en plein champs et sont difficiles à remplir, alors qu'ils sont en zone VB (développement rural) et bénéficient d'aides importantes (Europe, Région Midi-Pyrénées). Le manque de logements sur place, de services et d'équipements (comme un collège), contraint les personnes à habiter à Muret ou à Toulouse. Au bout du compte, aucune entreprise n'est restée dans le secteur après sa sortie de la pépinière.

Le critère du niveau de services des territoires, qui conditionne la possibilité pour les salariés de vivre et travailler dans le secteur, paraît fondamental dans la réussite des projets de développement économique de la couronne périurbaine.

## **Entreprises innovantes et de hautes technologies, le choix d'implantation est souvent une recherche de notoriété**

D'une façon générale, les créations d'entreprises qualifiées d'innovantes<sup>1</sup> interviennent dans l'agglomération, soit dans Toulouse, soit dans sa banlieue proche. La couronne périurbaine est très peu sollicitée.

Comme c'est le cas pour les autres entreprises, les créateurs veulent rester sur la ville-centre, car ils ont besoin d'une adresse comportant le nom « Toulouse ». C'est en particulier la situation des créateurs dans les activités de services innovants qui sont toutes localisées à Toulouse, choix justifié par une stratégie de communication de proximité en direction des donneurs d'ordre.

En revanche, on trouve quelques projets relevant des technologies industrielles dans les secteurs de banlieue voire du périurbain. Pour ces entreprises, la proximité des marchés locaux est moins cruciale.

Mais d'une façon générale, les créateurs d'entreprise sont sensibles à la notoriété du site d'implantation et à la stratégie de communication développée. On peut dire que dans le domaine de la création d'entreprise, « l'activité appelle l'activité », ce qui fait que dans le secteurs où l'activité est très diffuse (périurbain), on a peu de chose.

### **Les problèmes d'accessibilité et de ressources humaines des territoires**

Au moment de la création de l'entreprise innovante, deux à trois personnes sont concernées par le projet. Si celui ci marche, des embauches peuvent intervenir, mais doivent être possibles à partir du marché local de l'emploi. Or l'éloignement peut rendre difficile les recrutements de personnes très qualifiées.

Les entreprises sont confrontées à un marché du travail de plus en plus sélectif. Les personnes qualifiées sur les secteurs des hautes technologies sont actuellement plus en situation de choix qu'il y a quelques années et se recrutent d'abord dans l'agglomération. Cet aspect est très important pour des entreprises qui ne peuvent prendre le risque du départ d'une personne ressource, voire d'un refus d'un travail à 30 kilomètres de Toulouse.

C'est pourquoi l'environnement urbain et le niveau de service des territoires comptent fortement dans les éléments de choix d'implantation (pouvoir assurer un cadre de vie à des salariés exigeant sur ce plan).

On peut citer ainsi le cas d'une entreprise de Quint-Fonsegrives, qui n'a pas pu se délocaliser de 15 Km du fait de problèmes liés au déménagement de ses salariés. Les créateurs savent qu'ils seront éventuellement confrontés à cette question : la délocalisation ne peut intervenir avant 5 ans d'existence, mais si elle doit se faire, elle peut poser des problèmes très importants à l'entreprise.

Cette perspective influe sur le choix de localisation dès la création (anticipation) et joue de fait en défaveur d'une « installation à la campagne ».

Un seul contre exemple peut être cité dans les entreprises faisant l'objet d'un suivi: une création sur un projet vétérinaire travaillant principalement hors de la région Midi-Pyrénées, et qui a besoin d'espace pour ses travaux. La création s'est faite dans une pépinière, avant un départ « à la campagne ».

---

<sup>1</sup> Entretien réalisé sur une soixantaine de cas de création d'entreprises innovantes, suivies par le service économique de la CCIT (6 du domaine des biotechnologies, 16 du secteur des technologies industrielles et 30 services innovants et NTIC). Le service a une vision du projet de l'entreprise sur plusieurs années, de la pépinière à son implantation à l'extérieur.

### **Les effets limités des aides et des subventions**

On remarque que l'efficacité des aides (Europe, Conseil Régional) est réduite pour les entreprises de hautes technologies, même si elles ne sont pas négligeables en tant que telles. Bien qu'elles soient plus intéressantes lorsque l'entreprise s'installe hors de la Haute-Garonne, aucun départ vers les villes moyennes de la région n'a été constaté.

Même si les créateurs cherchent des financements, cela ne paraît pas constituer une raison suffisante pour se couper de leur terroir d'origine.

### **L'importance des choix propres des créateurs d'entreprise**

Cette raison, comme par exemple le domicile du créateur, semble souvent primer dans le choix d'installation, lorsque celui-ci n'a pas une idée majeure qui guide son projet et sa localisation.

C'est pourquoi, il est souvent difficile d'identifier une logique de secteur ou de pôle économique. Il n'y a, par exemple, aucun projet relevant de l'électronique dans la pépinière d'entreprise de Basso-Cambo.

Le parcours professionnel et résidentiel de l'initiateur du projet paraît ainsi fortement influencer le choix de localisation. Souvent les créateurs sont déjà en activité dans l'agglomération toulousaine, même si certains ont un parcours professionnel plus complexe : passage à Toulouse (études, expérience professionnelle), puis départ et retour à Toulouse pour créer une entreprise.

Ainsi, dans le secteur des bio-technologies, le créateur est souvent un scientifique de Toulouse, qui a déjà un passé, un parcours professionnel local. Il en est de même pour les services innovants, où la création s'effectue à partir de personnes encore en activité et exerçant souvent dans les grands comptes locaux.

Cette situation explique que les créateurs aient une bonne connaissance des différents territoires de l'aire urbaine et qu'ils opèrent un choix à partir de leur propre situation, du projet de développement de leur entreprise, des risques éventuels générés par une délocalisation dans le périurbain. En conclusion, bien que souvent l'activité de ces entreprises ne nécessite pas une proximité avec leurs clients (travail à distance, réseaux informatiques...), elles recherchent, comme les autres entreprises, des éléments de centralité, de services urbains qu'elles pensent être synonyme de sécurité.

# Annexes

---

## DEFINITIONS ET SOURCES

### → Définitions

Le périurbain est défini selon les limites établies par l'I.N.S.E.E. pour l'aire urbaine. Ses composantes sont :

- le pôle urbain (71 communes)
  - . ville-centre (Toulouse)
  - . banlieue (70 communes)
- la couronne périurbaine (271 communes)

Les « pôles de services » sont ceux définis par l'inventaire communal. Le niveau d'équipement des communes fait appel à un indicateur de niveau et de diversité de l'offre calculé par l'AUAT

### → Sources

- Population recensements 1975, 1982, 1990, 1999 (caractéristiques, emplois), Insee
- Agriculture : Recensement Général de l'Agriculture DDA 2000
- Valeur des sols : Direction départementale de l'Équipement, Services Fiscaux de la Haute-Garonne
- Données sociales : Caisse d'Allocation Familiale, Direction Régionale de l'Équipement, Insee RP 1999
- Évolution et nature des emplois salariés privés : UNEDIC 1990-1999
- Grands établissements d'activité économique : Insee 2000
- Inventaire communal Insee 1998
- Migrations alternantes domicile-travail : Insee RP 1999
- Services et commerces, fichier SIRENE 2000
- Grandes surfaces commerciales, décisions de la C.D.E.C. : Préfecture, Direction de la Concurrence et Répression des Fraudes
- Isochrones d'accès à l'agglomération : Dossier de voirie d'agglomération
- Établissements sanitaires et sociaux : D.R.A.S.S. 2001
- Autres équipements ; enquêtes AUAT
- Transports ferrés : S.N.C.F.
- Dessertes bus périurbains : Conseil Général, transporteurs

# Questions principales des guides d'entretien agriculture périurbaine et activités économiques

---

## QUESTIONS DU GUIDE D'ENTRETIEN SUR L'AGRICULTURE PERIURBAINE

- Q1)** L'influence de l'agglomération toulousaine s'étend de plus en plus loin, que ce soit en terme de peuplement, d'emploi, ou d'infrastructures... De plus en plus de communes rurales deviennent « périurbaines », sous l'influence de ce l'on peut appeler la « pression urbaine » et changent profondément de nature... Comment ressentez-vous ces phénomènes ? Selon votre connaissance, jusqu'où s'étend aujourd'hui l'influence de l'agglomération toulousaine ? Quelles sont les zones qui actuellement soumises aux plus fortes pressions ?
- Q2)** Quelles sont, de votre point de vue, les principales conséquences de cette extension de l'agglomération toulousaine ? Avez vous des exemples précis d'évolutions récentes significatives, ont-elles entraîné des conflits particuliers ?
- Q3)** Pensez-vous que certains territoires (communes) sont actuellement plus attractifs que d'autres pour les populations ? Quelles en sont les caractéristiques, le niveau d'offre et d'aménagement public ?
- Q4)** Pour revenir plus précisément sur l'agriculture dans la couronne périurbaine, quelle place occupe, selon vous, l'agriculture dans le secteur périurbain ? y compris dans ses « à cotés » comme l'industrie agroalimentaire, ou les réseaux de distribution ? Pouvez vous décrire les territoires structurés ou homogènes, leurs spécificité et leur organisation ? le rôle des communes et des bourgs ?
- Q5)** Comment se concrétise le conflit avec le développement de l'agglomération et d'abord, ce conflit existe-t-il ? Quel avenir voyez-vous pour cette activité, confrontée au développement de l'agglomération toulousaine ?
- Q6)** Quels sont les projets qui tendent à innover, soit en prenant en compte un dialogue avec l'agglomération, avec les nouveaux habitants périurbains, soit indépendamment ? Quels est le rôle sur ces territoires des acteurs du périurbain ?

## QUESTIONS DU GUIDE D'ENTRETIEN SUR LES ACTIVITES ECONOMIQUES

- Q1)** L'influence de l'agglomération toulousaine s'étend de plus en plus loin, que ce soit en terme de peuplement, d'emploi, ou d'infrastructures... De plus en plus de communes rurales deviennent « périurbaines » sous l'influence de ce l'on peut appeler la « pression urbaine » et changent profondément de nature...  
Comment ressentez-vous ces phénomènes ? Selon votre connaissance, jusqu'où s'étend aujourd'hui l'influence de l'agglomération toulousaine ? Quelles sont les zones qui actuellement soumises aux plus fortes pressions ?
- Q2)** Pensez-vous que certains territoires (communes) sont actuellement plus attractifs que d'autres ? Quel est l'impact des aménagements publics ?
- Q3)** Comment analysez-vous les communes de la couronne périurbaine sur le plan des services et équipements qu'elles peuvent offrir à la population ou aux entreprises ? Que pensez-vous de ce que l'on appelle les bourgs, dont certains sont maintenant dans l'influence de l'agglomération toulousaine, et d'autres souvent plus importants, sont situés à l'extérieur ?
- Q4)** Pour revenir plus précisément sur l'emploi et les activités économiques dans la couronne périurbaine, selon vous existe-t-il ce que l'on pourrait appeler des « pôles d'emploi », (par exemple logistique, services aux personnes, santé, etc.).
- Q5)** Avez-vous une connaissance des types d'emploi qui se développent en couronne périurbaine, sont-ils spécifiques au contexte local (services aux personnes, solidarités locales,... micro projets de développement, SCOOP ? secteur associatif) ou sur des secteurs n'ayant pas besoin de la proximité pour leur activité, comme les hautes technologies, et faisant le choix de « l'entreprise à la campagne » ? Quelle est finalement la « demande des entreprises » ?
- Q6)** Connaissez-vous des entreprises qui se sont délocalisées ou créées en secteur périurbain ? Pouvez-vous décrire les raisons de ce choix de localisation et les problèmes éventuels qu'elles ont rencontrés ?



**Direction  
Régionale  
de l'Équipement  
Midi-Pyrénées**

**Division Villes et Territoires**

Cité Administrative

Boulevard Armand Duportal

31074 Toulouse Cedex

Tél : 05 61 58 53 20

Fax : 05 61 23 99 21

E-mail : [vt.dre-midi-pyr@equipement.gouv.fr](mailto:vt.dre-midi-pyr@equipement.gouv.fr)