



AGGLOMERATION TOULOUSAINE

SDAU

SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME

COMMISSION LOCALE D'AMENAGEMENT
ET D'URBANISME . Novembre 1975.



Ce document représente le projet de dossier définitif du S.D.A.U. de l'Agglomération Toulousaine. Il a été élaboré sous l'égide de la Commission Locale d'Aménagement et d'Urbanisme (CLAU) constitué par Monsieur le Préfet de la Haute Garonne par arrêtés du 23.10.69, 19.11.69, 12.11.71, modifiés par ceux du 29.5.75 et 3.12.75, et comprenant les membres suivants :

- Comme représentants des communes (15 titulaires et 15 Suppléants) : Messieurs les Maires ou Adjointes au Maire de Toulouse, Colomiers, Blagnac, Castelginest, l'Union, Ramonville St-Agne, Vigoulet Auzil, Frouzins, Portet sur Garonne, Cornebarrieu, Balma, Escalquens, St-Alban, St-Jean, Castanet-Tolosan, Villeneuve Tolosane, Cugnaux, Beaulieu, Flourens et Quint.
- Comme représentants de l'Etat : Messieurs le Chef du Service Régional de l'Equipement, le Directeur Départemental de l'Equipement, le Trésorier payeur Général, le Recteur d'Académie, le Chef du Service Régional de l'Industrie, le Directeur Départemental de l'Agriculture, le Directeur Départemental de l'Action Sanitaire et Sociale, le Directeur de Région de la concurrence et des Prix.
- Comme représentants des organismes intéressés : Messieurs le Président du Conseil Général de la Haute-Garonne, le Président de la Commission Départementale et le Rapporteur du Budget ; Messieurs les Présidents de la Chambre Départementale de Commerce et d'Industrie, de la Chambre Départementale des Métiers et de la Chambre Départementale d'Agriculture.
- Comme personne qualifiée, Monsieur le Directeur de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine.

L'équipe d'étude ayant apporté son concours à la CLAU pour l'élaboration du S.D.A.U. comprend :

- La Direction Départementale de l'Equipement (G.E.P.),
 - L'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine (A.U.A.T.),
 - L'Atelier Municipal d'Urbanisme de la Ville de Toulouse (A.M.U.),
- Les autres Services de la Direction Départementale de l'Equipement (Infra, U.O.C.) et les Services Techniques Municipaux ayant également apporté leur contribution.

Le présent document constitue une synthèse des diverses études d'aménagement menées par ces organismes, et répond aux orientations générales fixées par la CLAU au cours de ses séances de travail successives. Il tient compte en outre des options d'aménagement débattues au niveau des communes ou secteurs de l'agglomération lors des nombreux contacts pris entre les techniciens et les responsables des Collectivités Locales intéressées. Il a été mis au point par la CLAU lors de sa dernière séance du 17 Octobre 1975

SOMMAIRE

Pages

CH. I	PREAMBULE	3
CH. II	APRES LE LIVRE BLANC, UN SCHEMA D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME	9
	1 - Pourquoi un S.D.A.U.?	11
	2 - Contenu et portée du S.D.A.U.	12
CH. III	OBJECTIFS D'AMENAGEMENT PRIS EN COMPTE PAR LE S.D.A.U.	15
	1 - L'Agglomération Toulousaine dans son contexte national régional et départemental	17
	2 - Les perspectives de développement de l'Agglomération Toulousaine	29
	<i>Perspectives économiques - Perspectives démographiques (Capacité d'accueil) - Besoins en surface urbanisable</i>	
	3 - Les objectifs sociaux et humains	35
	Conclusion : le Schéma Directeur, une image non figée	38
CH. IV	LE PARTI D'AMENAGEMENT, JUSTIFICATION DES CHOIX	39
	1 - L'urbanisation actuelle	41
	2 - Les coupures vertes et les zones agricoles à préserver	53
	3 - Le parti d'urbanisation future	59
	4 - Le Centre Ville et les Centres Complémentaires	61
	<i>Le Centre Ville principal - Le Mirail - Les Centres secondaires - Autres centres</i>	
	5 - Les axes d'extension de l'urbanisation	67
	<i>La Zone Nord - La zone Ouest - La zone Sud-Ouest - La zone Sud-Est - La zone Est</i>	
CH. V	LE PARTI D'AMENAGEMENT, DESCRIPTION PAR GRANDES FONCTIONS	73
	1 - L'aménagement des liaisons	75
	<i>Les objectifs - Le renforcement des Transports en Commun - Le schéma de voirie - L'accessibilité et la protection du Centre - Les deux roues - La politique d'urbanisation</i>	
	2 - Les activités économiques et l'emploi	90
	<i>Le secteur primaire (agriculture, carrières) - La politique industrielle - Le tertiaire</i>	
	3 - L'habitat	99
	4 - Les grands équipements d'agglomération	103
	<i>Les infrastructures autres que la voirie - Les équipements de superstructures</i>	
	5 - L'armature commerciale	115

	Pages
CH. VI LE PARTI D'AMENAGEMENT - DESCRIPTION PAR SECTEURS GEOGRAPHIQUES	119
1 - Le Centre Ville	123
2 - La zone Nord	129
3 - La zone Est	135
4 - La zone Sud et Sud-Est	141
5 - La Rive Gauche et la zone Sud-Ouest	147
6 - La zone Ouest et Nord-Ouest	153
CH. VII LA MISE EN OEUVRE DU S.D.A.U.	159
1 - La mise en oeuvre du S.D.A.U. : Nécessité d'une stratégie pour 1985	161
2 - Les tendances actuelles et le futur engagé	162
3 - Les actions prioritaires en matière de grands équipements et de structures d'accueil	166
<i>Les infrastructures routières - Les Transports en Commun - Le développement des pôles d'activités industrielles</i>	
4 - La maîtrise de l'urbanisation	168
<i>Le développement des zones d'habitat - La politique d'implantation des commerces et bureaux</i>	
5 - Mise en place des coupures vertes	171
6 - Le centre et les quartiers anciens	172
7 - La politique foncière	175
8 - Les moyens financiers	176

CONCLUSION

CARTE DU SCHEMA D'ENSEMBLE A LONG TERME

Hors texte

NOTA : Le lecteur se reportera à cette carte pour une bonne compréhension des chapitres IV, V et VI

CHAPITRE I

PREAMBULE

PREAMBULE

Le 23 Octobre 1969, Monsieur le Préfet de la Haute-Garonne a pris un arrêté portant création de la Commission Locale d'Aménagement et d'Urbanisme (C.L.A.U.) du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (S.D.A.U.) de l'Agglomération Toulousaine.

Cette Commission a été installée par Monsieur le Préfet de Région, le 7 Novembre 1969.

Un arrêté préfectoral du 5 Novembre 1971 a prescrit l'établissement du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (S.D.A.U.) et a défini son périmètre.

Communes de l'Agglomération Toulousaine faisant partie du S.D.A.U. :

022	AUCAMVILLE	340	MERVILLA
025	AUREVILLE	351	MONDONVILLE
032	AUSSONNE	364	MONTBERON
035	AUZEVILLE	389	MONTRABE
036	AUZIELLE	409	PECHABOU
044	BALMA	410	PECHBONNIEU
053	BEAUPUY	411	PECHBUSQUE
056	BEAUZELLE	417	PIBRAC
069	BLAGNAC	418	PIN BALMA
088	BRAX	420	PINSAGUEL
091	BRUGUIERES	424	PLAISANCE DU TOUCH
113	CASTANET	429	POMPERTUZAT
116	CASTELGINEST	433	PORTET S/GARONNE
117	CASTELMAUROU	445	QUINT
148	CLERMONT LE FORT	446	RAMONVILLE-SAINT-AGNE
149	COLOMIERS	448	REBIGUE
150	CORNEBARRIEU	458	ROQUES
157	CUGNAUX	462	ROUFFIAC TOLOSAN
163	DREMIL LAFAGE	467	SAINT-ALBAN
169	ESCALQUENS	484	SAINT-GENIES-BELLEVUE
182	FENOUILLET	488	SAINT-JEAN
184	FLOURENS	497	SAINT-LOUP-CAMMAS
186	FONBEAUZARD	506	SAINT-ORENS-DE-GAMEVILLE
203	FROUZINS	526	LA SALVETAT SAINT GILLES
205	GAGNAC-s/GARONNE	541	SEILH
227	GOYRANS	555	TOULOUSE

230 GRATENTOUR
254 LABEGE
259 LACROIX FALGARDE
282 LAUNAGUET
291 LEGUEVIN
293 LESPINASSE

557 TOURNEFEUILLE
561 L'UNION
575 VIEILLE TOULOUSE
578 VIGOULET AUZIL
588 VILLENEUVE-TOLOSANE

Le périmètre du S.D.A.U. comprend 63 communes.

La population comptée au recensement de 1968 était de 460 000 personnes et les emplois primaires, secondaires et tertiaires de 180 000.

Les premiers résultats du recensement de 1975 donnent pour les 63 communes considérées une population de l'ordre de 532 000 habitants soit globalement un taux d'accroissement 1968-75 de 2,1% mettant l'Agglomération Toulousaine au rang des métropoles françaises les plus dynamiques.

En Novembre 1971 était présenté à la Commission locale d'aménagement et d'urbanisme un livre blanc. Il avait pour but de proposer aux responsables de l'avenir de cette agglomération une réflexion prospective destinée à faire naître une doctrine globale en matière d'aménagement et d'urbanisme, articulée autour de 3 partis possibles dont allait sortir lors de la réunion de la C.L.A.U. du 3 Février 1972 un premier consensus général sur les principaux objectifs (parti B 1) à partir desquels allait pouvoir peu à peu se construire le S.D.A.U.

Rappel des objectifs contenus dans le livre blanc et approuvés par la C.L.A.U. :

1. Rompre la tendance du radioconcentrisme,
2. Créer des coupures vertes,
3. Créer un centre complémentaire au Mirail et 4 centres secondaires sur les principaux axes de développement,
4. Coupler l'habitat et le travail,
5. Privilégier le développement des transports en commun en polarisant l'urbanisation le long de ces axes,
6. Limiter les objectifs de capacité d'accueil en population aux ordres de **grandeur** suivants (hypothèse de travail) :

1985 : 690 000 habitants
2000 : 870 000 habitants.

LE PERIMETRE DU S.D.A.U.



CHAPITRE II

APRES LE LIVRE BLANC
UN SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT
ET D'URBANISME LE **S . D . A . U**

1. POURQUOI UN S.D.A.U.

Le processus que l'on décrit comme naturel dans le développement spatial d'une ville n'est que la conséquence des actions successives des hommes.

A travers l'histoire, ils ont tracé ou élargi les voies, réalisé les réseaux divers qui servent aujourd'hui de support à l'expansion urbaine.

Il faudra construire encore beaucoup dans les 20 ans à venir, autant que ce que l'on a construit dans les 20 ans passés. La ville a besoin de s'établir sur des territoires nouveaux ; elle a besoin de nouvelles infrastructures.

Celles qui existent déjà sont très souvent insuffisantes pour les besoins actuels.

Celles qu'il faut mettre en place pour demain nous imposent des choix raisonnés, car elles vont conduire le développement de la ville, et ce développement doit être contrôlé et planifié.

Il ne saurait s'établir dans l'espace sans aménité car il détermine le cadre de vie des citoyens. La dimension spatiale et quantitative du problème urbain s'accompagne de sa dimension qualitative, celle qui donnera son véritable sens au fait de VIVRE EN VILLE.

Maîtriser l'urbanisation est devenu une nécessité impérieuse qui ne peut être assurée que si des options claires sont prises.

Le S.D.A.U. traduit ces options à long terme. Elles serviront de référence à la mise en oeuvre des programmes des collectivités publiques et permettront d'orienter et de coordonner les multiples initiatives privées.

Le S.D.A.U. doit permettre de rendre toute action volontaire et efficace :

- Volontaire, parce qu'elle doit obéir à des choix bien établis, expression d'une politique d'aménagement consciente et comprise par tous.
- Efficace, parce qu'elle doit répondre à des besoins bien définis, dans le souci d'une utilisation optimum des ressources disponibles.

Le S.D.A.U. n'est qu'un instrument comme un autre, l'enjeu consiste à FAIRE UNE VILLE pour le bien de l'ensemble des citoyens.

Si les grandes orientations du développement et de l'organisation de l'Agglomération sont définies par le S.D.A.U., la stratégie de mise en oeuvre doit ensuite être précisée dans les plans d'occupation des sols qui fixent les droits de construire et sont le point de départ des actions à mener dans les domaines :

- Foncier (zone d'aménagement différé)
- Urbanisme opérationnel (zone d'aménagement concerté, lotissements)
- Equipements d'infrastructures (routier, transport en commun, réseaux divers)
- Equipements de superstructures (éducatifs, sociaux, sportifs, loisirs).

2. CONTENU ET PORTEE DU S.D.A.U.

La loi d'orientation foncière précise la nature des schémas directeurs : "les schémas directeurs... orientent et coordonnent les programmes de l'Etat, des collectivités locales et des établissements et services publics, établis dans le cadre du Plan de développement économique et social. Ces programmes, et les décisions administratives qui les concernent, doivent être compatibles avec leurs dispositions".

Le Schéma Directeur est donc un document d'orientation générale. Il n'est pas opposable aux tiers, en ce sens qu'il n'a pas pour objet de définir les droits ou contraintes qui s'appliquent aux particuliers ou entreprises privées.

Par contre, il constitue une sorte de charte de l'aménagement de l'agglomération qui engage les diverses collectivités publiques intéressées. Les plans d'occupation des sols, les projets de zone d'aménagement concerté, la localisation des grands équipements et plus généralement les actions de planification de l'Etat et des collectivités doivent respecter les dispositions du S.D.A.U.

C'est le but du rapport de présentation de définir ces orientations ainsi que des cartes qui l'accompagnent : elles définissent, dans leurs grandes lignes, l'organisation des zones urbaines, le contour des zones naturelles à préserver, le schéma des principales infrastructures et l'implantation des grands équipements.

L'adhésion des divers partenaires publics à ce schéma d'aménagement et leur volonté de le mettre en oeuvre sont finalement les meilleures garanties de son efficacité.

CHAPITRE III

**LES OBJECTIFS D'AMENAGEMENT
PRIS EN COMPTE PAR LE S.D.A.U.**

1. L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE DANS SON CONTEXTE NATIONAL REGIONAL ET DEPARTEMENTAL

1.1. LE ROLE DE METROPOLE D'EQUILIBRE.

Dans l'armature urbaine française, Toulouse se situe au niveau des métropoles d'équilibre les plus importantes et doit constituer avec les régions qui l'entourent un des supports du rééquilibrage géographique que doit rechercher une politique nationale d'aménagement du territoire.

Toulouse occupe une position géographique particulière, puisqu'il se situe au centre de gravité du "grand Sud-Ouest", dont le développement économique pose des problèmes difficiles et nécessite une action nationale soutenue.

A mi-chemin entre la façade atlantique et la façade méditerranéenne, point de jonction entre les régions du Massif Central et les Pyrénées, point d'appui privilégié pour le développement de relations économiques avec la Péninsule Ibérique, la métropole dispose d'atouts sérieux pour accueillir des activités tertiaires et industrielles ayant des retombées ou un rayonnement sur l'ensemble de ces régions.

Toulouse est une ville bien intégrée dans les échanges inter-régionaux, comme le montre l'analyse des flux migratoires. Déjà capitale européenne de l'aéronautique, elle entretient des relations économiques importantes avec plusieurs pays étrangers, et s'ouvre à une diversification plus large de ses activités. Ce développement doit être conçu à l'échelle du grand Sud-Ouest et appuyer celui des régions environnantes, notamment Midi-Pyrénées, dont le poids démographique et économique est encore insuffisant (voir paragraphes ci-après).

L'accent doit être mis en particulier sur le développement des relations économiques et des communications avec Bordeaux, la façade Langue-docienne et la Région de Marseille-Fos. Notamment, la réalisation rapide de l'autoroute Bordeaux - Toulouse - Narbonne en constitue une des conditions essentielles.

1.2. L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE, CAPITALE DE LA REGION MIDI-PYRENEES.

La Région Midi-Pyrénées, avec 2 260 000 habitants environ en 1975, pour une superficie de 46 500 km², est une des moins dense de France.

Géographiquement, elle est hétérogène. Elle comprend une partie du massif pyrénéen, la vallée de la Garonne et s'étend jusqu'aux confins du Massif Central.

Eloignée des grands centres d'activités européens, mettant encore mal à profit, par manque de communications, la proximité de l'Espagne industrielle, sa situation représente donc plutôt un handicap mal compensé par quelques ressources naturelles.

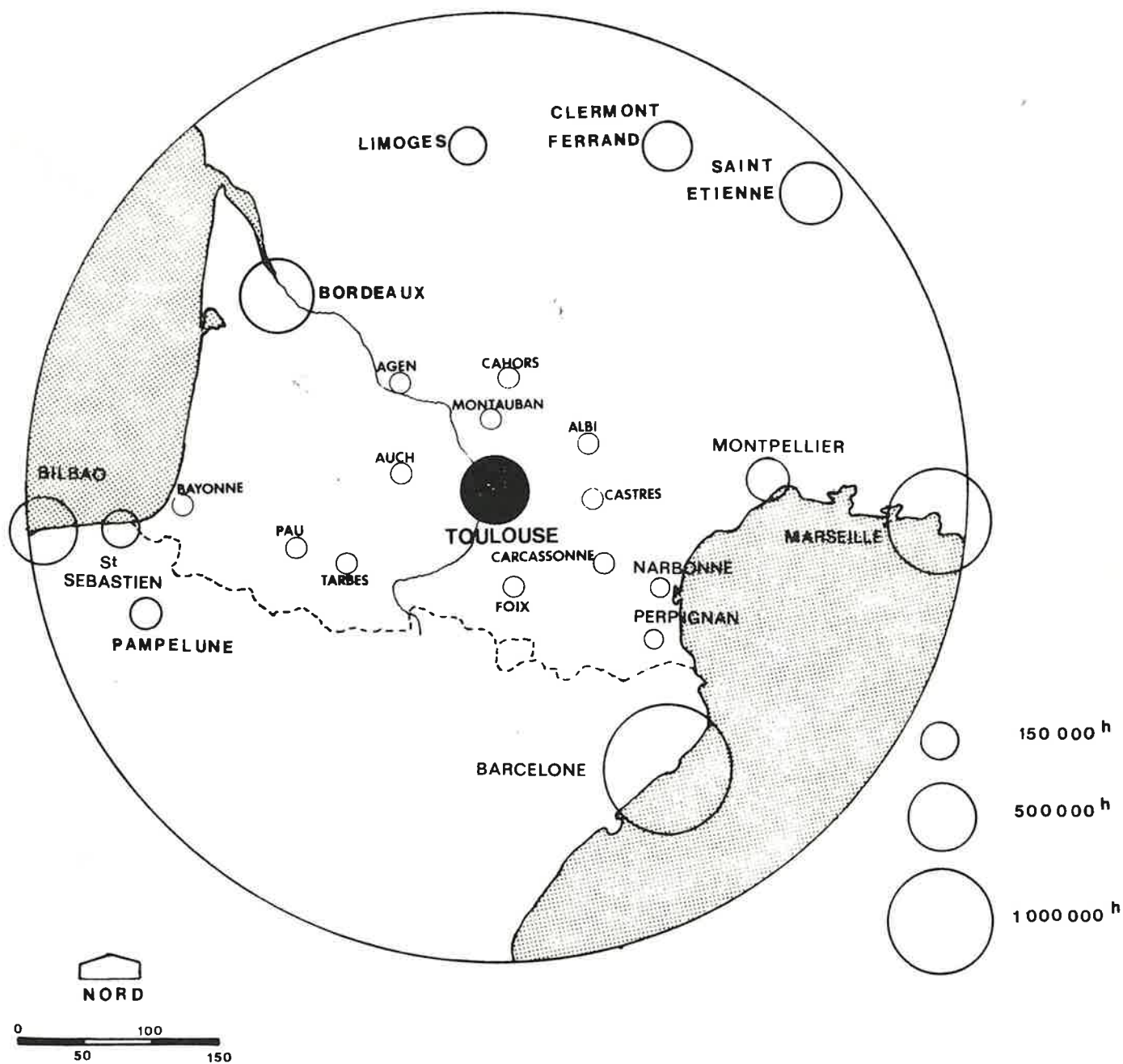
Ses activités économiques connaissent une mutation rapide :

	1962	1968	1973	% de la population active
Agriculture	299.000	226.000	178.000	21 %
Industrie	165.000	172.000	188.000	22 %
Batiment et T.P.	69.000	86.000	89.000	10 %
Tertiaire	289.000	344.000	403.000	47 %
Total...	822.000	828.000	858.000	100 %

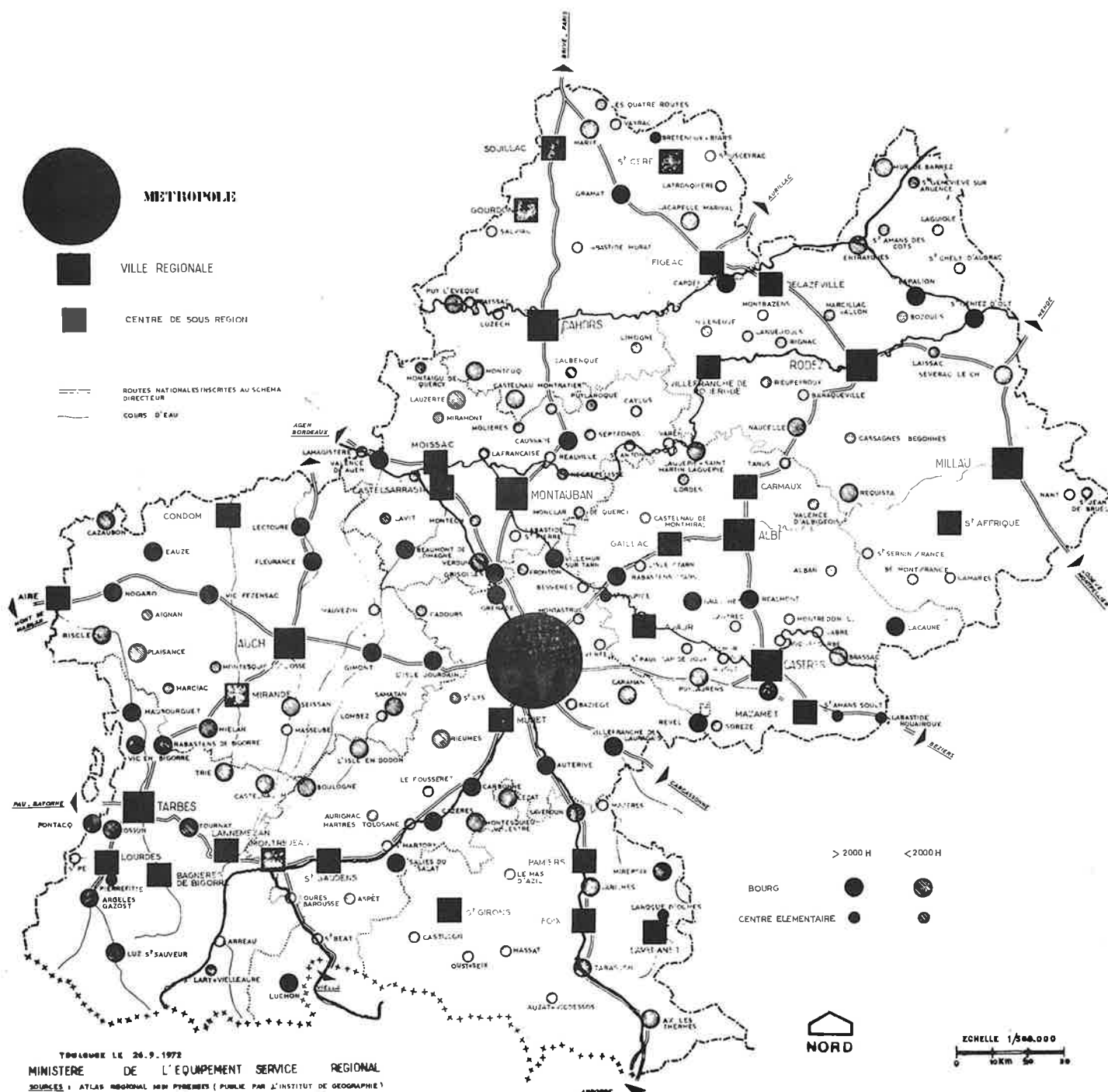
L'agriculture est donc encore très importante en nombre, mais elle régresse rapidement, avec de multiples difficultés d'adaptation.

L'industrialisation, bien qu'ayant progressé, reste faible. Toulouse en représente une part très importante (28 % de la population active industrielle de la région). En dehors de la métropole, de Tarbes et de Castres, qui possèdent une industrie relativement diversifiée, elle est concentrée dans quelques foyers : textiles à Lavelanet, sidérurgie-métallurgie à Decazeville, Tarascon, Albi, Carmaux, textiles-cuirs et peaux à Graulhet, Mazamet, Millau... Ces foyers sont de taille relativement faible, donc mono-industriels, et représentent donc une structure fragile sujette à des succès importants, mais également à de graves crises.

LE GRAND SUD OUEST



L'ARMATURE URBAINE DE LA REGION MIDI PYRÉNÉES



Toulouse le 26.9.1972
 MINISTERE DE L'EQUIPEMENT SERVICE REGIONAL
 SOURCES : ATLAS REGIONAL MIDI-PYRÉNÉES (PUBLIE PAR L'INSTITUT DE GEOGRAPHIE)

Enfin, le secteur tertiaire se développe partout très rapidement, aussi bien dans les villes petites et moyennes que dans la métropole.

Quant à l'armature urbaine de la région, elle se caractérise par la prédominance de la métropole (presqu'un quart de la population totale de la région), secondée seulement par un réseau assez lâche de villes petites et moyennes, et l'importance de la population rurale (37 % du total).

Dans ces conditions, il est clair que le développement de la Région Midi-Pyrénées est très largement lié à l'avenir de l'agglomération toulousaine.

Celui-ci ne peut donc être envisagé que dans son contexte régional: il est indispensable, lorsqu'il s'agit du développement de l'agglomération toulousaine, de définir sa place et son rôle dans le développement de la Région.

Au cours des dernières années, le développement de Toulouse s'est fait de façon largement autonome par rapport au reste de la région. En effet, dans l'accroissement net de 75 082 habitants qui a été celui de l'agglomération toulousaine (agglomération INSEE, 29 communes) entre 1962 et 1968, la part due à la région est d'environ 10 % seulement.

DECOMPOSITION DE LA CROISSANCE DE L'AGGLOMERATION 1962-1968.

Décomposition	Accroissement	Pourcentage de la croissance totale
SOLDE MIGRATOIRE		
Toulouse - Communes rurales de la Région	1 788	2,4 %
Toulouse - Autres villes de la Région	6 172	8,2 %
Toulouse - Extérieur de la Région	47 698	63,5 %
EXCEDENT NATUREL	19 424	25,9 %
T O T A L	75 082	100 %

Source : Exploitation particulière des recensements demandés à l'INSEE.

L'essentiel de la croissance de l'agglomération est donc dû en réalité aux migrations d'origine étrangère à la région, qui montrent que Toulouse est une ville d'ébelle nationale, bien intégrée notamment dans les migrations interregionales.

Par contre, les migrations concernant le reste de la région montrent qu'il se produit un exode très important des communes rurales, d'une part vers les villes petites et moyennes de la région, d'autre part vers l'extérieur de la région, ainsi qu'un exode de ces petites villes vers l'extérieur de la région.

Un développement satisfaisant de la région hors métropole passe donc certainement par des changements structurels importants : aménagement de l'espace rural, renforcement du rôle des villes.

Or l'un des facteurs susceptibles de dissuader l'exode rural et de dynamiser les villes petites et moyennes, sera la présence, à proximité, des activités et des services de la métropole. Il est anormal en effet que certaines parties de la région soient excessivement amenées à développer des relations économiques ou à engendrer des migrations vers d'autres régions françaises (surtout la région parisienne), faute de trouver dans la métropole un potentiel d'emploi ou un niveau d'activités et de services suffisants.

Il est donc dans l'intérêt de la Région :

- que sa capitale soit en situation de favoriser le développement économique d'autres zones ou pôles d'accueil régionaux.
- qu'elle joue mieux son rôle de métropole régionale, ouverte sur Midi-Pyrénées et lui offrant les services dont la Région a besoin.

Le développement de ce rôle est avant tout qualitatif. Il comprend des aspects multiples :

- dans le secteur industriel, il faudra favoriser les entreprises procurant des "retombées" importantes (activités inductrices, donneurs d'ordres en mécanique, constructions électriques, etc...) ou une complémentarité avec des activités existant en milieu rural (industries alimentaires de deuxième transformation par exemple). Il faut faire de l'agglomération toulousaine un pôle d'entraînement du développement industriel du reste de la région,
- dans le secteur tertiaire, le rôle de capitale régionale de l'agglomération toulousaine est déjà bien affirmé en ce qui concerne le tertiaire public. Il est encore insuffisant dans le tertiaire privé, où ce sont avant tout les services de haut niveau qu'il faut promouvoir : services aux particuliers qui existent déjà dans une certaine mesure, et surtout services aux entreprises, qui sont un facteur indispensable de développement économique et notamment une des clés du développement régional.

Cependant, la vocation de Toulouse n'est pas de monopoliser les implantations d'activités économiques nouvelles. L'équilibre de la région suppose que le rôle des villes petites et moyennes soit renforcé et qu'elles voient s'implanter de nombreuses activités industrielles ou tertiaires qui ne requièrent pas l'environnement d'une métropole. Par contre celle-ci devra prévoir tout particulièrement l'accueil des unités pour qui, du fait de leur taille ou de leurs contraintes techniques, elle est seule à offrir les conditions nécessaires. Ceci suppose, notamment en matière de réserves foncières et d'équipements, des options clairement définies qui seront abordées plus loin.

Le développement économique de Midi-Pyrénées dans son ensemble repose donc sur l'affirmation d'une complémentarité entre Toulouse et le reste de la région. L'instrument privilégié de ce développement sera une coordination efficace en ce qui concerne la réalisation des infrastructures et des équipements, ainsi que l'accueil et l'orientation des entreprises industrielles ou tertiaires nouvelles. Une concertation étroite entre les instances régionales, les collectivités départementales et urbaines et la métropole doit activement s'employer à mettre en place une telle politique.

1.3. LA PLACE DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE DANS LE DEPARTEMENT DE LA HAUTE-GARONNE.

Au dernier recensement 1975 la population totale du Département de la Haute-Garonne a été estimée à environ 777 000 habitants correspondant à un accroissement de la population depuis 1968 d'environ 87 000 habitants. Cet accroissement de 87 000 habitants se décompose de la manière suivante :

- accroissement de 75 000 habitants sur la zone d'influence du grand Toulouse (zone de peuplement industriel) dont 72 000 habitants sur l'aire du S.D.A.U.
- accroissement de 12 000 habitants sur le reste du département.

On peut noter un renversement de la tendance 1962-1968 pour l'accroissement démographique des zones rurales du Département ce qui semblerait supposer que l'exode rural soit rentré dans une phase de stabilisation et que le développement de l'agglomération toulousaine rejaillisse sur le reste du Département.

Toulouse doit d'ailleurs être le moteur du développement du Département.

Dans le domaine industriel, ce développement devrait se poursuivre suivant l'axe garonnais (région St-Gaudens et Saint-Martory) et l'axe méditerranéen.

La vallée de la Garonne est un site d'accueil favorable grâce au fleuve et à ses ressources d'eau ainsi qu'aux gazoducs de Lacq et St Marcet et à la voie ferrée. De plus, la réalisation de A. 64 devrait donner des atouts supplémentaires.

En ce qui concerne l'axe méditerranéen, la réalisation rapide de A. 61 va donner de nouveaux atouts aux régions traversées et notamment à celles implantées à proximité de l'échangeur de Villefranche de Lauragais.

De plus, quelques pôles isolés (Villemur : électromécanique, Revel : meubles) devraient conforter leur développement grâce à celui de l'agglomération toulousaine.

L'agriculture devrait se développer dans le Lauragais, les Côteaux de Gascogne, la vallée du Tarn et le Plateau de Fronton (vins).

Enfin, l'agglomération toulousaine devrait servir de support au développement des activités de loisirs. Ceci s'est traduit par la réalisation d'un certain nombre de bases dans la région de Cazères, du Lauragais (Villefranche Nailloux), de Boulogne-sur-Gesse.

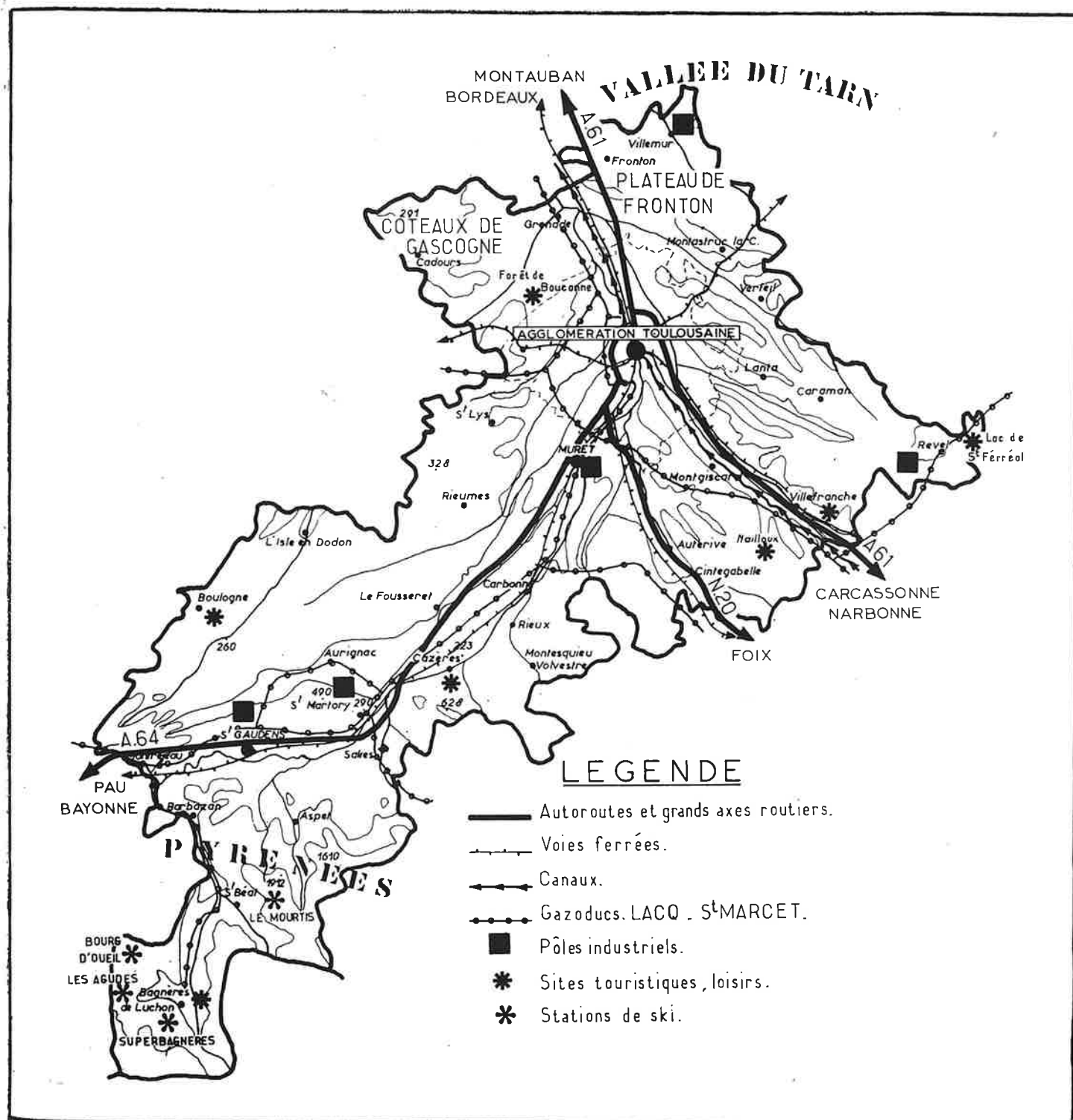
Le Lac de St-Féréol à l'Est du Département est un des pôles d'attraction important de la région toulousaine.

Dans le domaine du tourisme, les Pyrénées commencent à connaître un développement. Certaines stations de ski ont un caractère régional : Superbagnères, Les Agudes, le Mourtis, Bourg d'Oueil. Toutefois, la station des Agudes pourrait, grâce à l'ouverture de nouveaux champs de neige, dépasser le cadre d'une influence régionale.

Dans le domaine du thermalisme, Luchon a dépassé le cadre d'une influence régionale et avec plus de 24 000 curistes en 1975 est devenue une des premières stations françaises.

En définitive, il semble bien que le développement de l'agglomération toulousaine soit le support du développement départemental et que les actions complémentaires, notamment dans le domaine des aménagements routiers, puissent le favoriser.

LE DEPARTEMENT DE LA HAUTE GARONNE



2. LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE

Etablir des prévisions démographiques, dessiner une organisation de l'espace autrement dit, faire un S.D.A.U., ne peut se concevoir que si parallèlement le développement économique est susceptible d'apporter des créations d'emplois en nombre suffisant et une part des ressources nécessaires à l'aménagement.

2.1. LES PERSPECTIVES ECONOMIQUES.

Les conditions propres à l'agglomération toulousaine, à son environnement régional qui vient d'être évoqué, à son contexte national et international suggèrent la recherche de perspectives de développement spécifiques.

Actuellement, les principales activités industrielles sont concentrées sur les secteurs de l'aéronautique, l'informatique, l'électronique, le textile et le bâtiment travaux publics, pour la plupart desquels Toulouse joue un rôle de premier plan au niveau national. Mais elles demeurent encore fragiles. Surtout, la grande majorité des emplois sont dans le secteur tertiaire, public ou privé.

En ce qui concerne les activités industrielles, la tendance nationale à moyen et long terme qui se dessine actuellement consistera sans doute davantage en une réorientation qu'en une croissance quantitative importante des emplois.

Cette évolution, si l'on n'y prend garde, risque d'être plus sensible dans l'agglomération et la région, qui souffrent de handicaps importants. La part des emplois industriels y est déjà trop faible : si l'on exclut les B.T.P. (qui ne sont qu'une activité d'accompagnement), l'industrie ne représente que 24,2 % des emplois non agricoles de l'agglomération, contre 30,7 % pour la moyenne nationale). Surtout, leur diversification insuffisante et leur dépendance extérieure rendent problématiques leurs perspectives d'avenir.

Au contraire le secteur tertiaire, surtout privé, a encore de larges possibilités.

Dans ces conditions, le renforcement et la diversification des activités industrielles dans l'agglomération toulousaine constituent plus que jamais un objectif prioritaire. En effet, faute d'actions efficaces dans ce domaine, le jeu des tendances naturelles risquerait d'entraîner un déclin relatif des activités industrielles par rapport au secteur tertiaire, de nature à remettre en cause l'équilibre du développement de l'agglomération elle-même aussi bien que de la région, et à aggraver les difficultés en matière d'emploi.

Les actions à entreprendre devront donc être d'autant plus volontaristes que les perspectives de croissance industrielle dans le cadre national et régional laissent entrevoir des difficultés accrues.

RAPPEL DE LA STRUCTURE ACTUELLE DE L'EMPLOI (Z.P.I.U.-1973) (1).

PRIMAIRE	environ <u>3 000</u>	TERTIAIRE	<u>134 500</u>
INDUSTRIE	<u>77 200</u>	{dont tertiaire public et para-	
		{public :	63 000
		{ tertiaire privé :	71 500
Aéronautique	12 400	Enseignement et recherche	15 000
Textile, habillement, cuir	8 600	Administrations financières, assurances, banque	11 000
Mécanique, métallurgie	6 600	Défense Nationale	8 000
Electricité, électronique	5 800	Santé et Sécurité Sociale	7 800
Chimie	4 400	Transports	5 600
B. T. P.	25 900	Commerces et intermédiaires	38 900
Autres	13 500	Divers	48 200
TOTAL DES EMPLOIS DANS LA Z.P.I.U. :		<u>215 000</u>	

(1) *Evaluations pour la Zone de Peuplement Industriel et Urbain de Toulouse (Z.P.I.U.), d'après sources INSEE, ASSEDIC, Institut d'Etudes de l'emploi, D.D.A., A.U.A.T.*

Il importe d'abord de souligner la nécessité d'un soutien renouvelé de la part de l'Etat. Une aide accrue sera en effet indispensable pour entraîner les nouvelles activités à choisir des localisations représentant pour elles certains handicaps. Mais l'action des collectivités et responsables économiques doit être parallèlement très volontariste.

Compte tenu de la situation existante et des atouts propres à l'agglomération toulousaine (ces perspectives seront précisées dans le chapitre V), on peut avancer les points suivants comme objectifs essentiels :

- un développement des structures d'accueil pour attirer des implantations nouvelles (notamment par aménagement des zones d'activités).
- une diversification des industries existantes, par l'accueil de branches nouvelles profitant des importants avantages qu'offre l'agglomération toulousaine, (main-d'oeuvre qualifiée, appareil de formation important, environnement scientifique).
- une amélioration qualitative des conditions de fonctionnement de l'industrie pour les activités aussi bien existantes (desserrement, amélioration de l'environnement) que nouvelles (structures d'accueil de qualité).
- le développement du secteur tertiaire :
 - . développement quantitatif du tertiaire banal (services divers, activités d'exécution) fournissant notamment un grand nombre d'emplois féminins de qualification moyenne pour lesquels la demande sera de plus en plus forte.
 - . développement du tertiaire supérieur : directions régionales d'entreprises diverses, activités financières, services de haut niveau pour les entreprises, qui sont une condition essentielle du développement régional.

Dans ces deux domaines, les décentralisations tertiaires ont un rôle important à jouer et devraient faire l'objet d'une attention particulière.

La structure des activités économiques dans l'agglomération toulousaine pourra ainsi évoluer vers celle d'une véritable métropole régionale dynamique et dotée d'un large pouvoir de rayonnement grâce à des activités industrielles modernes et diversifiées et un secteur tertiaire important en nombre mais aussi en pouvoir de décision.

2.2. LES PERSPECTIVES DEMOGRAPHIQUES.

Hypothèses de capacité d'accueil de l'agglomération.

Comme la plupart des grandes métropoles, l'agglomération toulousaine connaît depuis 1954 un accroissement de population extrêmement rapide. Avec un taux de 3,3 % par an entre 1962 et 1968, elle se place immédiatement après l'agglomération grenobloise.

Cette forte tendance s'est maintenue de 1968 à 1975 bien que le dernier recensement laisse apparaître un fléchissement (2,1 % par an).

La population augmente plus vite dans les communes de la périphérie qui absorbent actuellement plus de la moitié de l'accroissement démographique de l'agglomération. La Ville de Toulouse, contrairement à beaucoup d'autres "villes Centre", regroupe près des 3/4 de la population totale et accueille encore une part importante de la population nouvelle. Malgré le dépeuplement des quartiers centraux, la commune de Toulouse a continué à croître légèrement depuis 1968.

CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE DE L'AGGLOMERATION DEPUIS 1962

	Populations sans double compte		
	1962	1968	1975
S.D.A.U.	381 000	461 000	532 000(1)
Commune de Toulouse	324 000	371 000	374 000(1)
Communes de la périphérie	57 000	90 000	158 000(1)

Taux de croissance annuel moyen de l'agglomération :

- . entre 1962 - 1968 : 3,3 %
- . entre 1968 - 1975 : 2,1 %

- (1) Chiffres provisoires arrondis du recensement 1975. Les populations légales (définitions INSEE) seraient respectivement de 543 000 (SDAU) 383 000 (Toulouse) et 160 000 (Périphérie).

Les recensements permettent de déterminer l'accroissement de la population avec une relative exactitude. Par contre la définition de perspectives démographiques à l'horizon de l'an 2000 est une entreprise hasardeuse.

La tendance constatée sur les 10 ou 15 dernières années, projetée sur 25 ans, à supposer qu'elle se maintienne, conduirait à une population pour l'agglomération toulousaine de près de 1 million d'habitants, hypothèse paraissant largement irréaliste sinon peu souhaitable.

Différentes études et réflexions, prenant en compte les tendances constatées, les perspectives d'évolution économique qui ne peuvent manquer d'être prudentes, les volontés politiques qui s'attachent à donner à la mé-

tropole régionale un poids en rapport avec une croissance équitable des autres villes de la région, avaient conduit à retenir une hypothèse prévisionnelle de 690 000 habitants pour 1985 et 870 000 habitants pour l'an 2000. Ces chiffres ont été adoptés par la CLAU lors de sa réunion du 3 Février 1972. Compte tenu des résultats du dernier recensement, et des difficultés de plus en plus grandes à définir à la fois, ce qui est prévisible et souhaitable pour la croissance démographique des métropoles, il faut considérer que ces hypothèses sont trop incertaines pour constituer des prévisions démographiques, et encore moins des objectifs à atteindre en matière de population.

Par contre, il paraît raisonnable de les adopter comme hypothèses de capacité d'accueil maximale pour l'aménagement de l'agglomération. L'obligation de prendre en compte le long terme pour organiser l'urbanisation et définir les schémas d'infrastructure et d'équipements conduit en effet à se fixer des hypothèses de travail qui permettent de réserver l'avenir. Des ordres de grandeur sont nécessaires pour déterminer l'importance des structures d'accueil, c'est l'objet principal du S.D.A.U. de prévoir suffisamment à l'avance leur inscription dans l'espace géographique :

- accueil d'activités nouvelles et modernisation des activités existantes.
- accueil de logements nouveaux et amélioration du patrimoine immobilier existant.
- accueil d'équipements et de services nouveaux dont certains, liés à l'évolution des modes de vie, sont difficilement prévisibles aujourd'hui.
- développement de tous les réseaux de communication.

Le taux d'accroissement moyen annuel pour l'agglomération dans les limites du S.D.A.U., résultant des hypothèses retenues, serait de 2,6 % de 1975 à 1985 et de 1,7 % de 1985 à 2000 ; soit un taux moyen de 2 % par an pendant 25 ans.

Si les hypothèses avancées n'étaient pas atteintes en l'an 2000, on peut penser qu'elles le seraient en 2005 ou 2010 et cela voudrait dire que la capacité d'accueil prévue par le S.D.A.U. a été largement calculée. En effet, l'enjeu du Schéma Directeur n'est pas d'obtenir une quantité maximale de population, mais d'organiser le développement harmonieux d'une grande ville en y créant les meilleures conditions de vie possible.

Ces chiffres nécessaires seront des repères pour le futur, des points de passage sans lesquels toute planification s'élèverait par trop incertaine. On se réfèrera par contre à l'horizon 1985 et à l'horizon 2000, signifiant par là qu'une hypothèse démographique n'est pas nécessairement liée à une date précise.

Enfin, par des actions adéquates de planification économique et d'aménagement du territoire, tant au niveau régional qu'au niveau national, il conviendra de faire en sorte que le contenu de cette croissance traduise la complémentarité de la métropole avec le reste de la région. Toulouse, en tant que Métropole Régionale de Midi Pyrénées et du Sud Ouest doit surtout contribuer à polariser, grâce à ses structures d'accueil, des migrations qui, par leur nature et faute de s'établir vers l'agglomération, se dirigeraient vers d'autres métropoles ou régions françaises plus attractives sur le plan économique.

Corrélativement, compte tenu d'hypothèses sur le taux d'activité de la population (qui devrait très légèrement décroître dans l'avenir), on peut en déduire le nombre total d'emplois pouvant être accueillis à l'avenir dans l'agglomération.

HYPOTHESES DE CAPACITE D'ACCUEIL MAXIMALES
(Ordres de grandeur)

Horizon (indicatif)	Population	Emplois
1975	532 000	207 000
1985	690 000	250 000
2000	870 000	310 000

Partant de ces enveloppes globales, le S.D.A.U., et c'est là l'une de ses principales raisons d'être, s'attachera à assurer à l'intérieur de l'espace considéré un développement harmonieux de l'agglomération et la cohérence globale des actions à entreprendre, qu'elles soient d'initiative publique ou d'initiative privée. Chaque secteur présente en fonction des sites, des équipements existants et à créer, du dynamisme des activités économiques, des possibilités d'accueil de population différentes. Le chapitre VI du présent rapport indique, avec la description des principales options d'aménagement, les capacités d'accueil prévisibles par grandes zones, qui résultent des enveloppes globales retenues précédemment.

2.3. LES BESOINS EN ESPACE URBANISABLE.

Pour définir les besoins en terrains nécessaires à l'accueil de l'urbanisation nouvelle aux horizons du S.D.A.U. : 1985 et 2000, il faut tenir compte de différents facteurs.

1. A population égale et à nombre d'emplois égaux, il faut aujourd'hui et il faudra demain plus d'espace.

En effet dans l'avenir, l'aménagement tiendra de plus en plus compte de notions qui entraînent une consommation plus grande d'espaces : densités moindres, équipements plus nombreux, aménagements paysager "besoin de nature".

2. Le marché foncier doit être suffisamment large pour éviter une trop grande pression sur les prix.

Il faut donc prévoir une offre excédentaire par rapport aux besoins, permettant une concurrence entre offreurs de terrains et par là-même un maintien des prix dans des limites raisonnables, et offrant aussi une certaine souplesse aux collectivités pour le choix des localisations futures.

3. Il faut des politiques foncières à long terme donc il faut évaluer les besoins suffisamment à l'avance.

Il est nécessaire de prévoir dès maintenant les besoins à long terme afin de mettre en oeuvre une politique de maîtrise foncière (Z.A.D., réserves foncières) permettant de se donner les moyens de maîtriser l'aménagement qu'on se propose de réaliser dans le futur.

Ces trois conditions étant posées, une évaluation des surfaces à réserver dans le cadre d'une politique de prévoyance peut être faite, pour offrir les capacités d'accueil à long terme précédemment définies, en tenant compte à la fois des besoins de l'habitat, des activités et des équipements, étant entendu qu'elles ne seront peut-être que partiellement consommées.

C'est la raison pour laquelle le schéma d'aménagement à long terme du SDAU (voir carte en annexe) prévoit une surface urbanisable nouvelle sensiblement équivalente à celle déjà urbanisée, c'est-à-dire un quasi doublement. La cohérence est donc largement assurée puisque l'accroissement de population qui pourrait être accueilli est beaucoup plus faible.

Le bilan des surfaces s'établit en effet comme suit :

- Zone urbaine réservée au SDAU.....	24 000 ha
dont surface déjà urbanisée.....	10 à 15 000 ha (1)
- Trame verte et zones naturelles.....	42 000 ha
- Totale aire du SDAU.....	66 000 ha.

(1) L'estimation de la surface déjà urbanisée est difficile et imprécise, car dans les quartiers existants subsistent encore de nombreux terrains dispersés et non occupés, et certaines possibilités de densification.

3. LES OBJECTIFS SOCIAUX ET HUMAINS

3.1. QUALITE DE LA VIE.

La ville est une communauté sociale, un lieu de rencontres possibles entre les gens, un lieu d'échanges autres que commercial, et l'on devrait s'y sentir à l'aise. En un mot, on devrait aimer y VIVRE.

Pour ce faire, il faut dépasser la notion de ville (ensemble fonctionnel cohérent, habitat, travail, loisirs, commerce et réseau de transports-circulation) pour prendre en compte les problèmes liés à la vie quotidienne des habitants :

- satisfaire les besoins en équipements quantitativement mais aussi qualitativement (polyvalence des équipements, parcs et jardins publics, rues et chemins piétonniers, pistes cyclables, transports en commun...).
- aménager un cadre de vie agréable par une prise en compte de la qualité des espaces au sens esthétique (tracé des voies nouvelles, qualité des plantations...) et de la qualité architecturale des bâtiments.

3.2. EQUILIBRES SOCIAUX.

La notion de communauté sociale développée plus haut est aujourd'hui gravement compromise par les phénomènes économiques urbains (absence de politique foncière, loi du marché) qui conduisent à des ségrégations sociales à l'échelle de l'agglomération entière.

Les conséquences en sont très graves car elles créent des ghettos urbains. La vie sociale se dégrade, la délinquance se développe, la violence devient un des seuls moyens d'expression de certaines populations.

Un des objectifs majeurs du S.D.A.U. est de retrouver les équilibres sociaux nécessaires au développement harmonieux d'une communauté sociale. Il faut donc mettre en place des politiques de lutte contre les ségrégations.

Un certain nombre d'axes peuvent être ainsi définis :

- Eviter la "taudification" de certaines parties de la ville ancienne par une politique active de restauration immobilière.
- Eviter la spécialisation des zones par type de logements (individuels et collectifs) en élaborant des programmes équilibrés permettant un mixage villas-immeubles collectifs...
- Eviter la spécialisation des zones par type de financement des logements (H.L.M., Aidés, non Aidés) là aussi en élaborant des programmes équilibrés permettant d'accueillir des populations aux revenus variés.

3.3. LES DEPLACEMENTS DE PERSONNES.

La ville n'est pas homogène, elle n'est pas une juxtaposition répétitive de lieux d'habitat et de travail où chacun trouverait à la porte de son logement, l'emploi qui lui convient.

Chacun doit être libre d'accéder aux services dont il a besoin.

Ce libre choix ne peut être assuré que si les déplacements sont organisés et efficaces :

- organisés c'est-à-dire permettant de bonnes liaisons entre les lieux d'habitat, les lieux d'emploi, les services et les équipements.
- efficaces c'est-à-dire garantissant des temps de parcours minimum et une utilisation par tous quel que soit le mode de transport utilisé.

Chaque citoyen a besoin de se déplacer pour des motifs très divers, selon des modes de transports individuels ou collectifs.

La voiture individuelle ne peut assurer tous les déplacements. Elle doit s'adapter à la ville et non le contraire. En périphérie, elle peut avoir une grande utilité. En centre-ville, elle ne peut répondre qu'à un usage limité correspondant à un service indispensable.

Les transports en commun peuvent assurer la plupart des déplacements en ville, à la condition qu'ils retrouvent l'efficacité que l'automobile leur a fait perdre, que les réseaux soient développés, les fréquences augmentées, le confort amélioré.

Les techniques nouvelles de transport en commun permettent aujourd'hui de prévoir des réseaux mieux adaptés aux caractéristiques d'une ville.

Des lignes directes de type métro ou tramway peuvent circuler sur une emprise qui leur est réservée (Transport en Site Protégé ou en Site Propre).

Des autobus plus confortables et plus fréquents peuvent circuler sur la voirie traditionnelle avec ou sans couloir réservé.

Des autobus de petit gabarit peuvent assurer des navettes aux arrêts fréquents dans un centre de ville ou dans un quartier résidentiel.

De nombreux déplacements s'effectuent par la marche à pied ou par utilisation de véhicules à deux roues. Or, il n'existe qu'exceptionnellement des parcours réservés aux piétons ou des pistes cyclables en ville.

Ces modes de déplacements doivent être repensés. Des rues autres que les rues commerçantes doivent être rendues aux piétons. Un réseau de pistes cyclables ou de couloirs réservés doit garantir la sécurité de ce mode de déplacements très utilisé par les enfants et les adolescents.

3.4. LES ESPACES VERTS.

La campagne est pour le citadin un environnement riche de signification, un univers différent dont il éprouve de plus en plus souvent le besoin de retrouver les valeurs perdues.

La ville est le cadre minéral de sa vie quotidienne et de ses activités.

Entre les deux, le citadin éprouve un besoin biologique de trouver un équilibre. Il doit pouvoir accéder à la campagne, il a besoin de disposer à proximité de chez lui, de parcs, de jardins, d'espaces verts où retrouver le calme et la beauté de la nature.

La campagne recule sans cesse et l'espace péri-urbain inorganisé s'étend et finit par la rendre inaccessible. La maîtrise et l'organisation des espaces naturels péri-urbains sont parmi les meilleures chances de discipliner l'urbanisation et d'offrir aux citadins un élément fondamental de leur condition de vie.

La ville doit offrir des espaces verts collectifs qui accompagnent les lieux d'habitat ou de travail et qui participent à la qualité du milieu de vie quotidien.

La végétation dans la ville est un élément de l'architecture urbaine indispensable à la beauté. De nombreuses villes du Sud-Ouest de la France tiennent leur personnalité d'alignements d'arbres centenaires.

CONCLUSION: LE SCHEMA DIRECTEUR UNE IMAGE NON FIGEE

Les paragraphes précédents mettent l'accent sur les principaux objectifs à la fois quantitatifs et qualitatifs qui vont sous-tendre les propositions d'aménagement contenues dans le S.D.A.U.

Une prévision ne peut être qu'aléatoire, un choix d'urbanisme, un compromis parfois difficile à établir entre des coûts et des avantages sociaux et humains.

Satisfaire les besoins d'une population est inséparable d'une certaine réponse à ses aspirations.

L'organisation de l'espace est pour partie, la recherche d'un équilibre entre la nécessité d'une prévision, l'utilisation optimale des techniques et la réponse permanente à l'évolution mouvante des idées et des comportements sociaux.

Dans ces conditions, il est impossible de fixer pour plusieurs décennies, le devenir d'une agglomération. Le souci majeur est de prévoir un avenir, dans une phase de temps suffisamment éloignée pour prendre du champ par rapport aux contingences immédiates tout en gardant le souci des réalités présentes et faire en sorte qu'aucune action engagée ne constitue un obstacle pour demain.

Le schéma directeur n'est pas une image figée. Son application devra être constamment suivie pour :

- prendre en compte au fil des ans, une évolution difficilement prévisible.
- exercer un contrôle permanent sur les actions engagées.

CHAPITRE IV

**LE PARTI D'AMENAGEMENT
JUSTIFICATION DES CHOIX**

1. L'URBANISATION ACTUELLE

1.1. LE SITE.

Le territoire couvert par l'aire d'étude se répartit à peu près également de part et d'autre de la Garonne et, pour la partie Sud-Est, de part et d'autre du sillon de l'Hers.

A L'OUEST ET AU NORD :

Dans le bassin tertiaire molassique original, la Garonne a creusé sa vallée sur une vingtaine de kilomètres de largeur, y déposant ses alluvions caillouteuses, modelant la forme du pays où Toulouse naîtra. A l'époque glaciaire, elle resserre sa vallée contre sa rive droite d'abord, sur sa rive gauche plus en aval, et creuse un passage sur une dizaine de kilomètres de largeur, abondonnant à l'Ouest une Terrasse qui domine de quelques mètres aujourd'hui, de Seysses à Blagnac, la Basse-Plaine.

Dans cette Basse-Plaine, très plate, elle s'insinue, trouve un profil d'équilibre dans un second couloir d'un kilomètre de large creusé encore de quelques mètres, appelé le Lit Majeur, où elle se fraye le cours sinueux désormais fixé par l'industrie de l'homme.

AU SUD-EST :

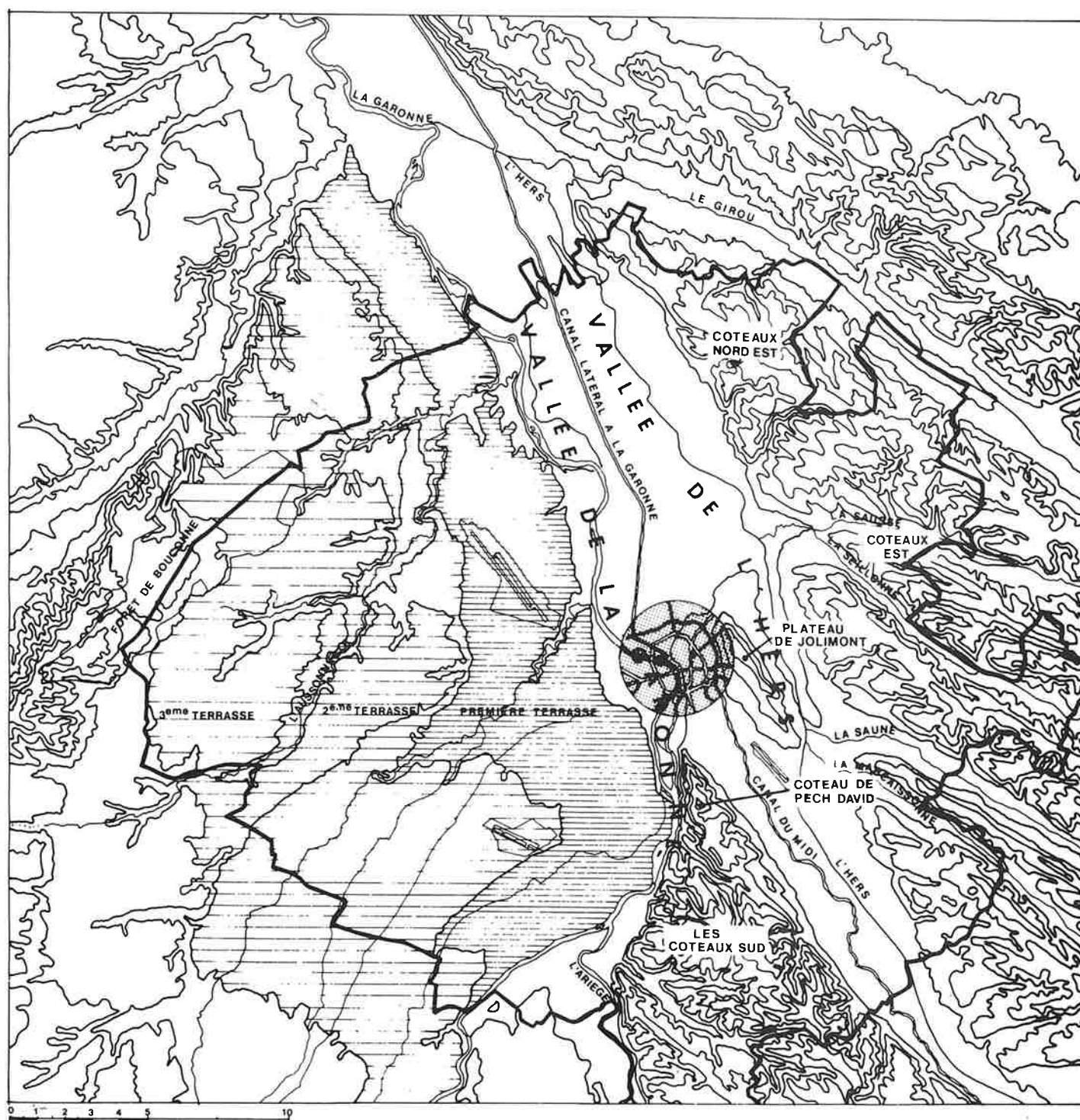
S'étend un pays de collines dominant la rive droite : c'est le Terrefort Toulousain, ou Lauragais, constitué de lignes de crêtes morcelées, d'orientation variable, fractionnées en unités isolées par des vallées alluviales secondaires.

1.2. LE PEUPLEMENT.

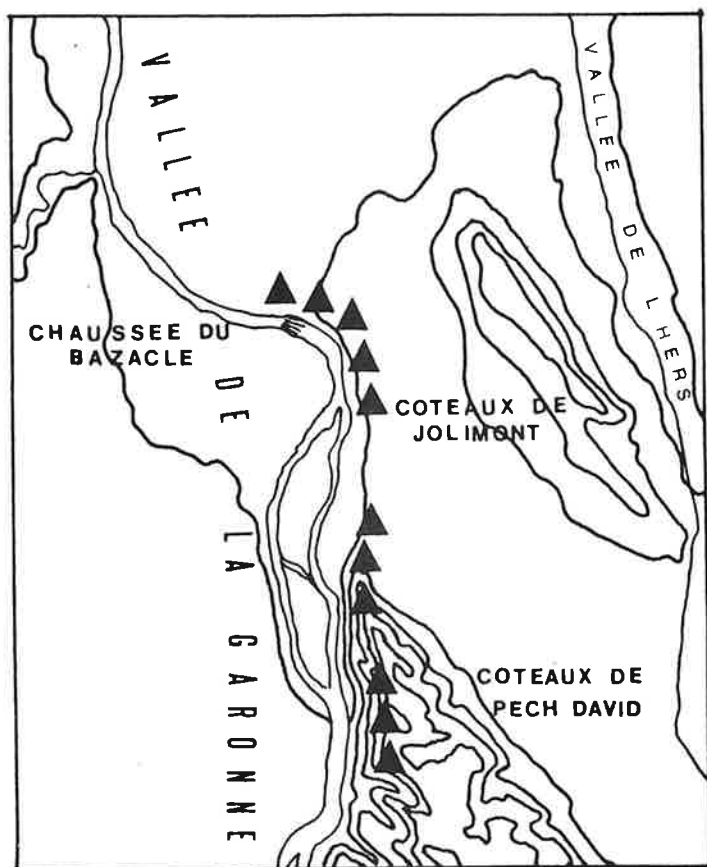
Au point de jonction de ces vallées, carrefour de voies naturelles de circulation, en un point où un gué permet le franchissement du fleuve, naît un premier établissement humain.

Bourgade celtique mal connue, cité gallo-romaine, ville médiévale, Toulouse inscrit sa marque dans la légende et dans l'histoire : trésor de Delphes, Capitole, royaume Wisigoth, période raymondine sont quelques jalons d'une longue mutation qui inscrit dans le site une ville évoluant lentement vers sa physionomie moderne. La démolition de l'enceinte, le canal du midi, les grandes routes, la voie-ferrée modèlent dans la Basse-Plaine une ville radio-concentrique très vaste, peu dense, assez inorganique dans ses structures quand elle aborde l'ère industrielle.

LE SITE DE L'AGGLOMERATION

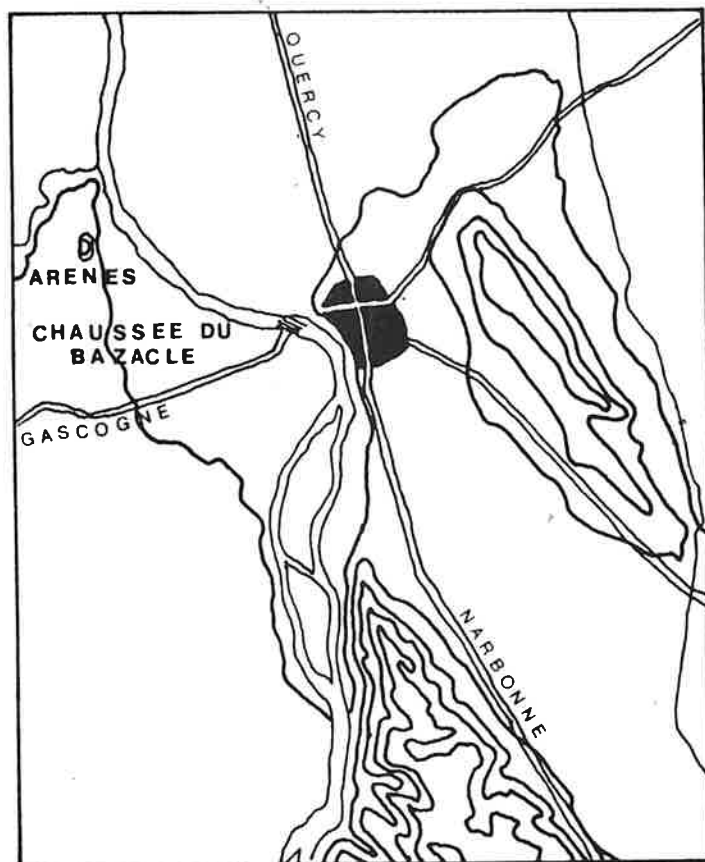


L' EVOLUTION DE LA VILLE

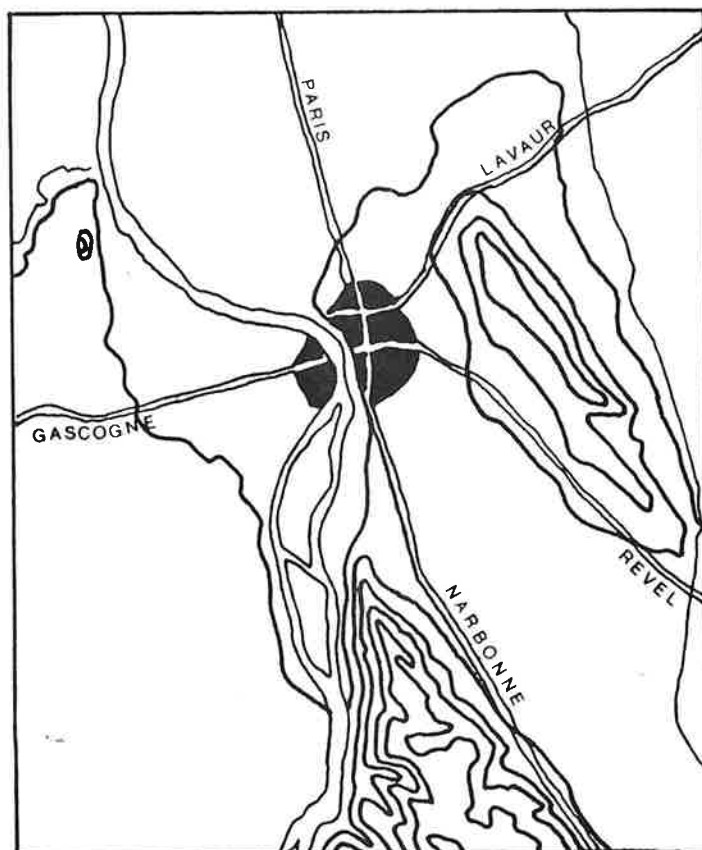


VOLQUES TECTOSAGES

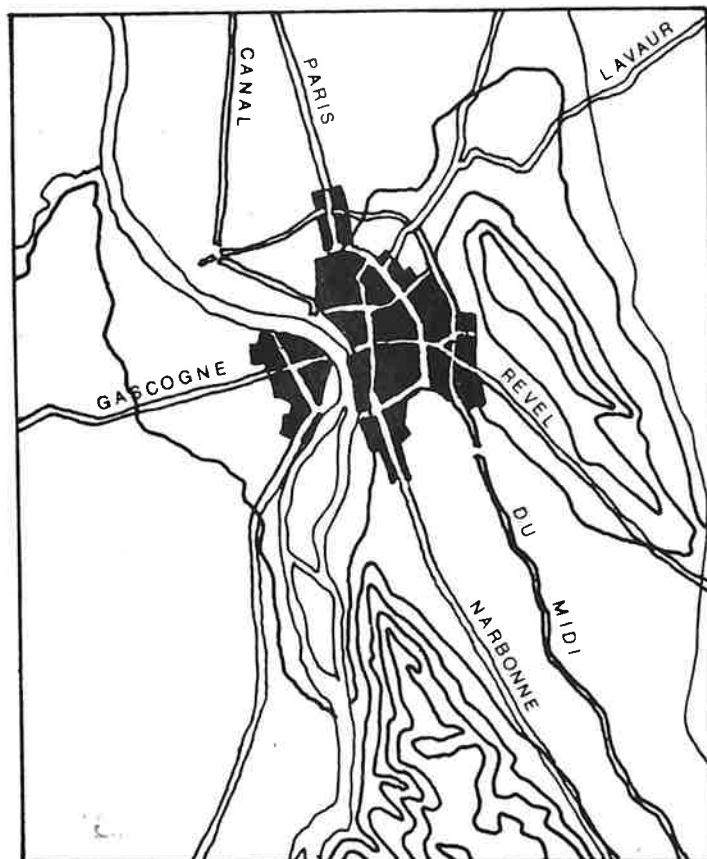
Premiers établissements humains
sur le site de Toulouse



EPOQUE GALLO ROMAINE



MOYEN AGE



XVII^e XVIII^e SIECLE

1.3. L'IMAGE DE LA VILLE ACTUELLE.

L'immobilité du cadre urbain trois siècles durant, fige les structures de la ville et stabilise à l'intérieur des boulevards (anciens remparts) toutes les fonctions centrales.

Des faubourgs garnissent l'espace entre boulevards et canal, la construction y ayant été accentuée par l'arrivée du chemin de fer en 1856 ; puis l'étalement de l'agglomération dans toutes les directions, sans le moindre principe directeur, s'est faite entre les grandes radiales, surtout sous la forme de lotissements, comblant les vides d'une façon anarchique et ruineuses pour les finances locales : voirie interminable et inopérante, réseaux fatigués et saturés, quartiers lointains sous-équipés, éclatement et atomisation des fonctions urbaines, image des grandes villes d'aujourd'hui.

Ces grandes radiales, axes historiques qui ont donné à Toulouse l'image de la ville-carrefour, correspondent aux trois grandes voies naturelles de circulation : la vallée de la Garonne vers le Nord, cette même vallée de la Garonne vers le Sud-Ouest, la dépression de l'Hers vers le seuil du Naurouze et la Méditerranée au Sud-Est. Elles ont drainé le long de leur tracé tous les éléments générateurs d'urbanisation, et de grandes structures d'agglomération, certaines d'intérêt régional ou national, voire international, renforcent par leurs besoins d'échanges un courant de trafic qui dépasse les capacités propres de ces grands axes.

Un plan d'urbanisme devait être établi, inspiré par la nécessité de stopper une extension inorganique limitant un "périmètre d'agglomération", tachant de préparer quelques tracés de grandes voiries, et tentant de mettre un frein à l'anarchie qui régnait en matière de construction ; c'est la plan NICOD, qui a conduit au Plan d'Urbanisme Directeur de Juillet 1962 actuellement en vigueur.

La reprise de la poussée démographique avait cependant créé dans le paysage classique de la ville, bas et coloré, une floraison de constructions hautes, densifiant considérablement certains secteurs, entourant le noyau archéologique d'une couronne de "grands immeubles" créant progressivement l'impression d'un étouffement général de la ville.

Il paraissait alors raisonnable de sortir du radio-concentrisme pour déployer linéairement les structures urbaines nouvelles. La révision du Plan Directeur était ordonnée dès 1963, cependant que la Municipalité mettait en place le Mirail pour s'opposer à cet éclatement urbain et qu'un nouveau schéma de développement était mis au point en 1965.

Ce schéma s'appuyait sur quatre idées directrices :

- affirmer la fonction spécifique de carrefour de Toulouse, à la rencontre des trois directions géographiques principales : Bordeaux, Espagne, Méditerranée,
- affirmer le maintien de l'activité économique du centre en assurant l'accès et la protection par des voies rapides,

.../...

- . faire apparaître des liaisons internes, particulièrement entre de grandes structures telles que Mirail et Complexe Scientifique de Rangueil-Lespinet et faire naître sur ces liaisons plus linéaires le développement de nouvelles structures urbaines,
- . pour atteindre cet objectif, utiliser le Mirail et trouver en lui une complémentarité de la ville, surtout au niveau des fonctions du centre.

Telle est l'urbanisation déjà inscrite dans le site, par de nombreuses réalisations en cours ou achevées, Mirail - Rocade Ouest - Complexe Scientifique que le S.D.A.U. prend en compte.

L'IMAGE DE LA VILLE CENTRE



NORD
ECHELLE 1 / 25 000

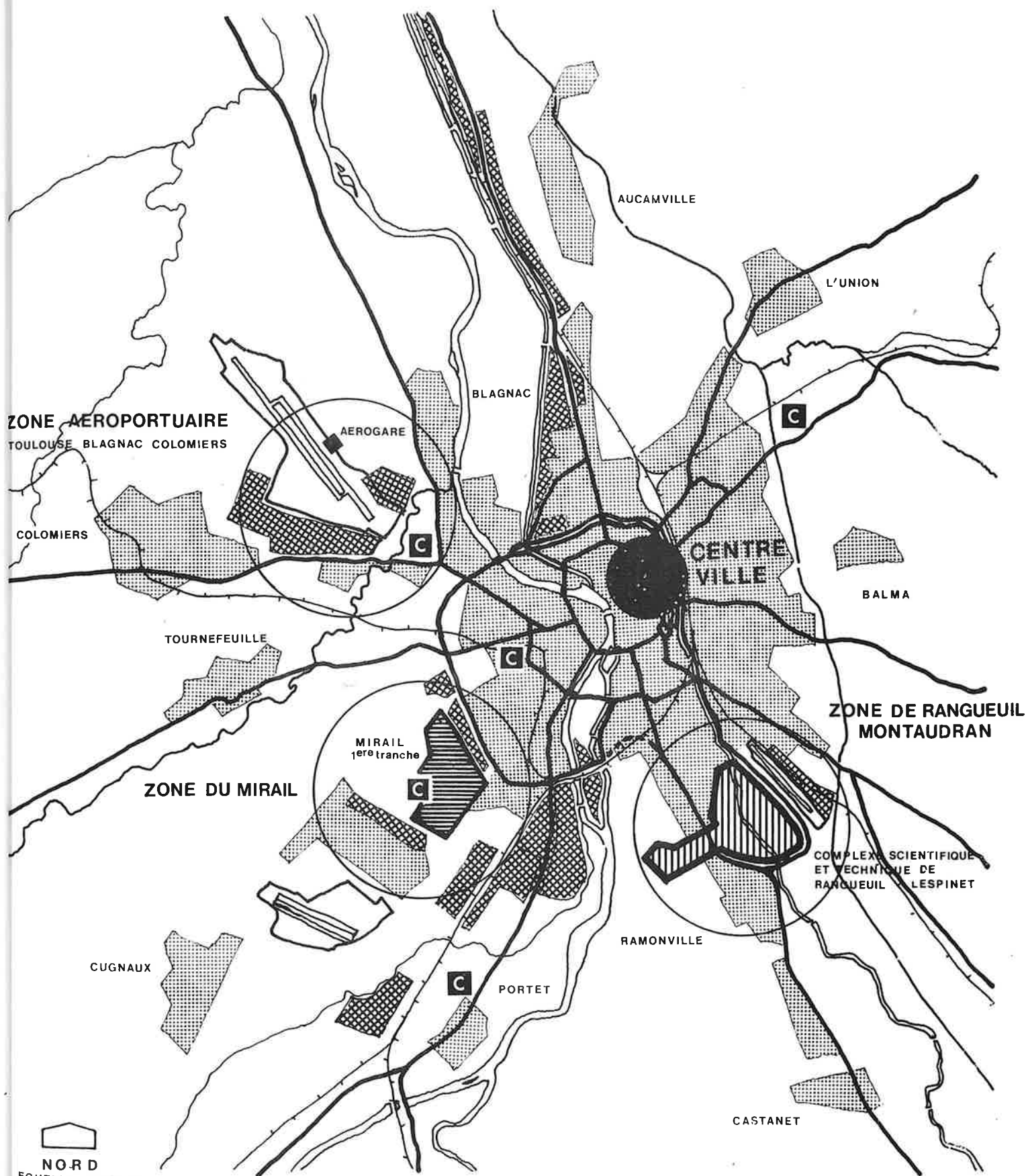


QUARTIERS HISTORIQUES



ENSEMBLES D'ARCHITECTURES CLASSEES

LES POINTS FORTS DE L'AGGLOMERATION



NORD
ECHELLE 1/100 000



ZONE URBAINE EXISTANTE



PRINCIPAUX SITES INDUSTRIELS



GRANDES SURFACES COMMERCIALES

2. LES COUPURES VERTES ET LES ZONES AGRICOLES A PRESERVER

Une des premières options du parti d'aménagement consiste à définir les zones où l'urbanisation doit être évitée ou strictement limitée. La campagne, les espaces boisés, doivent rester immédiatement accessibles aux citadins, et protégés en tant que paysages naturels autour de l'agglomération existante et future.

On ne saurait en effet, concevoir une urbanisation organisée le long d'axes de développement préférentiel sans que parallèlement, on puisse maintenir à l'état de zones naturelles, les espaces interstitiels. Ce sont les discontinuités qui séparent les zones urbaines existantes ou envisagées ; elles peuvent comprendre des forêts, des zones d'activité agricole, des espaces naturels à préserver pour leur valeur biologique et esthétique, des parcs aménagés pour les loisirs et la détente.

On distinguera principalement :

- les sites naturels et espaces boisés à protéger (1).
- les coupures vertes à l'urbanisation (1).
- les zones agricoles (2).

2.1. SITES NATURELS ET ESPACES BOISES A PROTÉGER.

A l'extérieur de l'agglomération, les espaces boisés ainsi que les sites remarquables par la qualité du paysage, notamment les rives de certaines vallées, doivent être intégralement protégés.

Le S.D.A.U. ne comprend qu'une forêt importante, la forêt domaniale de Bouconne. En contrepartie de l'absence de boisement de grande surface, une attention toute particulière sera attachée au patrimoine boisé existant qui bien que très morcelé, reste un élément indispensable et d'autant plus précieux pour assurer le maintien de la qualité de l'environnement. Il conviendrait même d'inciter au reboisement, ou à l'extension des bois existants en proposant aux propriétaires qui adhèreraient à cet objectif, certaines aides adéquates.

Par ailleurs des vallées comme celle de l'Aussonnelle ou du Girou, dont les rives sont partiellement boisées, font partie des sites à préserver.

On recherchera les possibilités d'ouvrir au public, au moins en partie, les espaces boisés et sites intéressants. Des cheminements pour piétons, cavaliers et des aires de pique-nique pourront également être aménagés.

(1) La plupart sont représentés en vert foncé sur la carte du S.D.A.U.

(2) Ces zones sont représentées en vert clair sur la carte du S.D.A.U.

2.2. COUPURES VERTES A L'URBANISATION.

A l'intérieur de l'agglomération toulousaine, les zones de discontinuité et coupures vertes qui accompagnent les axes de développement forment une trame d'espaces verts dont les éléments principaux sont les suivants :

- au Sud, les côteaux de Pech-David, la Vallée de la Garonne et la Plaine de Roques-Cugnaux qui la jouxte, la Vallée de l'Ariège.
- la vallée du Touch, qui formera au contact de l'urbanisation dense une coupure entre le Mirail et la région de Colomiers, Blagnac.
- la vallée de la Garonne au Nord, dont la plaine basse peut permettre l'aménagement d'un important plan d'eau et d'équipements de loisirs et de détente à proximité immédiate du centre ville.
- la vallée de l'Hers, à l'Est, qui limite la ville dense en lui assurant la proximité d'espaces libres.

Ces coupures vertes sont en continuité avec les zones rurales extérieures. Au contact des zones urbaines denses, elles devront être progressivement aménagées ou affectées à des équipements occupant de très faibles surfaces construites. Elles devront faire l'objet d'une politique d'acquisition dans les parties les plus sensibles. Ce sont elles qui devront accueillir les grandes zones de loisirs de l'agglomération toulousaine à aménager.

Outre les projets en cours sur la ville de Toulouse (Bases de loisirs de Pech-David, la Ramée, Sesquières, les Argoulets), il paraît particulièrement opportun de tirer parti de l'exploitation des gravières, pour les aménager ensuite sous forme de plan d'eau et base de loisirs. C'est principalement le cas de la Vallée de la Garonne au Nord (secteur Toulouse-Blagnac-Fenouillet) et au Sud-Ouest (secteur Roques-Cugnaux-Portet) où des possibilités très importantes d'aménagement lacustre existent, à condition qu'un plan rationnel et global d'exploitation puis d'aménagement des gravières soit mis en oeuvre.

2.3. LES ZONES AGRICOLES.

La campagne proche de l'agglomération couvre encore de vastes territoires à l'intérieur de l'aire du S.D.A.U. qui peuvent et doivent être préservés.

Il s'agit principalement du plateau agricole situé à l'Ouest de l'agglomération, jusqu'aux confins des collines du Gers, des côteaux Sud situés entre les vallées de la Garonne et de l'Hers en prolongement du parc de Pech-David, et des côteaux qui s'étendent à l'Est de la vallée de l'Hers en dehors de la frange urbanisable. Le site naturel de ces côteaux est tout à fait remarquable, et leur pénétration dans l'agglomération constitue un atout de premier plan.

La qualité du paysage de la campagne toulousaine, ponctuée par des villages et hameaux encore assez bien préservés pour la plupart, des fermes et bâtiments agricoles qui se signalent par leur architecture traditionnelle, l'utilisation de matériaux locaux et leur intégration au site, est à souligner.

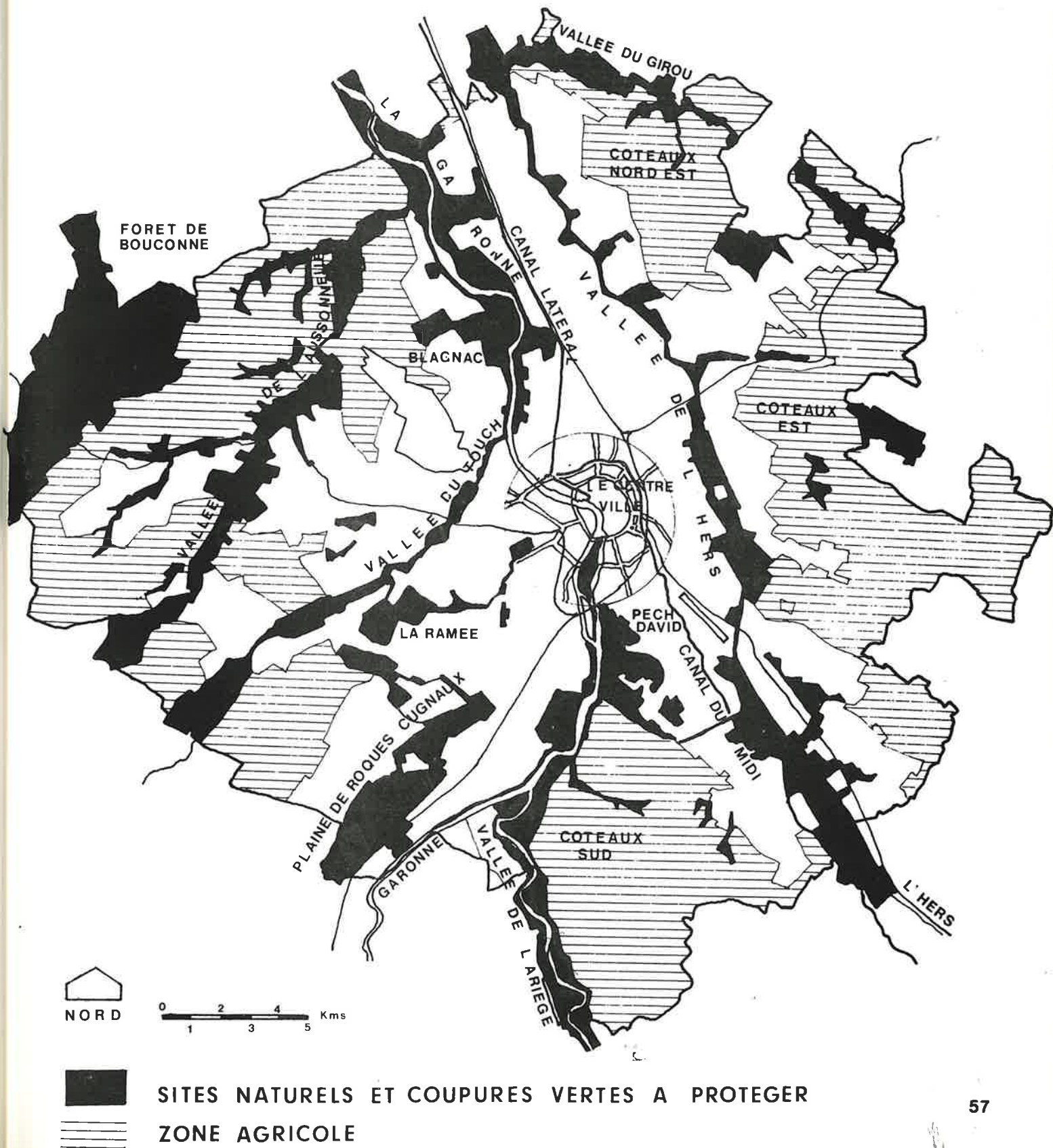
Seul le maintien de l'activité agricole est susceptible d'assurer une gestion satisfaisante de ces espaces. Cela suppose que dans ces zones l'urbanisation diffuse ne vienne pas dégrader les paysages, ni désorganiser les structures des exploitations agricoles, mais qu'au contraire celles-ci soient renforcées et adaptées à une économie moderne. La Vraie Campagne doit être préservée, et il faut dorénavant éviter certaines erreurs consistant à laisser proliférer une urbanisation diffuse ignorant les sites, les cultures, la société locale.

Une complémentarité ville-campagne bien comprise répond à l'intérêt de l'ensemble des habitants de l'agglomération, et le processus d'extension urbaine ne doit plus le compromettre.

Si les constructions dispersées sont à éviter, un développement modéré de l'habitat doit rester possible autour des villages et hameaux existants, qui ont souvent su conserver une réelle vitalité tout en restant à l'échelle de la campagne environnante.

LES COUPURES VERTES

ET LES ZONES AGRICOLES



3. LE PARTI D'URBANISATION FUTURE

Les choix retenus pour organiser les extensions nouvelles sont fortement marqués par le passé récent qui a vu s'implanter et se développer des "points forts" engageant la structure de l'agglomération.

De même la géographie du site, les grandes voies de communication dictent l'organisation fondamentale de l'espace.

La ville elle-même est peu dense et très étendue offrant encore d'importantes possibilités d'accueil.

Cependant si l'on songe à l'importance des besoins nouveaux, au changement d'échelle, la poursuite des tendances actuelles qui conduiraient à densifier concentriquement la ville autour de son centre dense et encombré ne peut plus être admise.

C'est pourquoi un double aspect est à prendre en compte, celui des extensions nouvelles qui s'établiront nécessairement sur des sites vierges ou peu occupés et celui de la ville existante qui devra s'adapter, s'améliorer pour maintenir les fonctions acquises que personne ne lui conteste.

3.1. LES EXTENSIONS NOUVELLES.

- UNE URBANISATION LINEAIRE.

Une agglomération moderne doit, tout en apportant le maximum de facilités dans les déplacements des personnes, (accès aux emplois, accès aux services) maintenir un cadre de vie approprié aux besoins et aux aspirations des citadins. Un tel cadre de vie ne peut plus être assuré si les villes continuent comme par le passé à se développer en nappes concentriques autour des centres anciens.

C'est pourquoi les extensions nouvelles se développeront préférentiellement le long d'axes de transports selon un schéma linéaire correspondant aux quatre directions principales déjà retenues par le Livre blanc dans le parti B, et complété à l'Est par un pôle à vocation plus spécifiquement résidentielle.

- DES COUPURES VERTES.

Les différents ensembles ou quartiers urbains seront organisés en alternance avec les coupures vertes déjà citées.

Celles-ci permettront de maintenir un caractère aéré dans les zones urbaines, de protéger ou d'isoler certains quartiers par rapport à des installations industrielles massives, de maintenir les sites de vallée ou de Coteaux intéressants à préserver hors de l'urbanisation.

Etroitement en contact avec les zones urbaines denses, elles devront être progressivement aménagées en parcs urbains, équipements de sports ou de détente, en forêts d'agrément dont manque beaucoup la région toulousaine.

- UNE ORGANISATION DISCONTINUE.

L'alternance de zones denses, de coupures vertes aménagées et de zones naturelles dessine pour les zones d'urbanisation nouvelle un principe d'urbanisation discontinue qui doit assurer un développement harmonieux de l'ensemble urbain permettant à la fois de maintenir à proximité des zones résidentielles, des zones naturelles, tout en canalisant le développement urbain et le maintenant dans des limites définies évitant que la campagne ne soit peu à peu envahie par un développement anarchique d'habitat.

3.2. LA MISE EN VALEUR DE LA VILLE EXISTANTE.

La ville d'aujourd'hui restera le coeur de l'agglomération future. Son passé, son rôle, son poids psychologique et sociologique, l'importance numérique de sa population, lui confèrent une place indiscutable et un rayonnement régional et national.

Par contre l'adaptation difficile au monde moderne crée de nombreux problèmes : engorgement du centre et difficultés d'accès, nuisances et pollution excessive dans les quartiers d'habitations, détérioration du cadre de vie et dégradation de la forme urbaine.

Malgré ces nombreuses difficultés, la ville existante ne saurait être laissée à l'abandon. Le problème est moins de maîtriser une organisation de l'espace déjà très ossifié que de maintenir la pérennité des fonctions centrales, d'assurer des conditions de vie favorables au maintien de la population, de revaloriser un cadre urbain riche de sens et de beauté.

Les actions à engager s'articulent autour de deux préoccupations :

- la mise en valeur des centres existants qui sont à tous les niveaux l'expression de la ville vivante, animée, attractive.
- l'urbanisme de quartier qui se penchera sur la vie quotidienne des habitants, leurs problèmes humains au niveau des équipements, leur cadre de vie au niveau de la qualité de l'environnement.

LE CENTRE-VILLE ET LES CENTRES URBAINS

Etroitement en contact avec les zones d'habitation, les zones d'habitation sont progressivement aménagées en parcs et jardins, en forêts d'agrément dont manquent les zones d'habitation par la plupart des grandes villes :

ORGANISATION DISCONTINUE.

L'alternance de zones denses, de zones naturelles dessine pour les zones d'habitation une organisation discontinue qui doit assurer un développement relatif et le remplacement progressif de la fonction résidentielle, des zones naturelles, tout en maintenant dans des limites définies le point le plus critique. Le centre ne peut absorber à peu envahie par un développement particulier en quantité suffisante d'où son engorgement.

LA VALEUR DE LA VILLE EXISTANTE.

La ville d'aujourd'hui restera le centre de son rôle, son poids psychologique et son rôle de sa population, lui confèrent une valeur nationale et nationale.

Par contre l'adaptation difficile à l'engorgement du centre et difficultés de sa fonction sur le plan de la résidence, du commerce, de l'éducation et des loisirs, le centre ville exerce une influence de la forme urbaine.

Malgré ces nombreuses difficultés, la directionnel ou politique en tant que siège de nombreuses institutions. Le problème est moins de maintenir le culturel en tant que lieu de brassage des idées de critique et d'invention de la société urbaine.

Les actions à engager s'articulent autour des rôles tout autant que des fonctions qu'il assume, découlent des valeurs symboliques qui font que Toulouse - ville ou Toulouse - ville s'identifie au centre ville marqué par ses places Capitole, Wilson et Esquirol.

Le quartier qui se penchera sur la vie humaine au niveau des équipements de l'environnement. Le centre ville doit rester vivant, pour cela il faudra tenter de surmonter les plus graves difficultés sans rompre l'équilibre de ses multiples fonctions. En effet, une spécialisation excessive lui ferait perdre son animation, son charme et sa beauté.

La ville s'étend, l'agglomération se développe, la distribution des activités pour s'implanter plus près de la population nouvelle et pour une meilleure accessibilité en voiture, d'autres activités centrales de rareté et au coût des terrains dans le centre se localisent à l'extérieur.

4. LE CENTRE VILLE ET LES CENTRES COMPLEMENTAIRES

Les difficultés que connaît le Centre-Ville de Toulouse sont à l'image de celles rencontrées par la plupart des grandes villes :

- la pénurie des surfaces, face à une demande qui reste très élevée, entraîne un accroissement des valeurs foncières et rend difficile l'implantation de nouvelles activités notamment des services publics.
- l'âge moyen des populations du centre tend à augmenter avec pour corollaire un dépeuplement relatif et le remplacement progressif de la fonction résidentielle.
- l'accessibilité reste le point le plus critique. Le centre ne peut absorber les véhicules particuliers en quantité suffisante d'où son engorgement.
- la difficulté des accès entraîne pour les activités traditionnellement centrales des choix d'installation en périphérie à proximité des axes routiers.

Malgré ces difficultés fonctionnelles, on peut constater que le centre ville fait l'objet d'une demande sociale plus forte que jamais et certains des phénomènes de décentralisation observés manifestent que celui-ci n'ayant pas les moyens de jouer son véritable rôle, demande des aménagements appropriés.

Au-delà de sa fonction sur le plan de la résidence, du commerce, de l'administration, de l'éducation et des loisirs, le centre ville exerce des rôles plus importants peut-être encore.

- Rôle directionnel ou politique en tant que siège de nombreuses institutions.
- Rôle culturel en tant que lieu de brassage des idées de critique et d'invention de la société urbaine.

De ces rôles tout autant que des fonctions qu'il assume, découlent de puissants effets symboliques qui font que Toulouse - ville ou Toulouse - Capitale régionale s'identifie au centre ville marqué par ses places Capitole, Saint-Etienne, Wilson et Esquirol.

Le centre ville doit rester vivant, pour cela il faudra tenter de résoudre ses plus graves difficultés sans rompre l'équilibre de ses multiples fonctions. En effet, une spécialisation excessive lui ferait perdre son attractivité, son animation, son charme et sa beauté.

La ville s'étend, l'agglomération se développe, la distribution commerciale éclate pour s'implanter plus près de la population nouvelle et bénéficier d'une meilleure accessibilité en voiture, d'autres activités centrales face à la rareté et au coût des terrains dans le centre se localisent également à l'extérieur.

La périphérie de la ville doit aussi offrir un niveau de centralité qui accompagne le centre principal sans lui porter ombrage.

Plusieurs raisons militent en faveur du développement de centres complémentaires :

- la nécessité pour certaines activités de se rapprocher de la population desservie comme le commerce ~~anomal~~ aujourd'hui, presque exclusivement en centre ville mais aussi d'autres services à la population.
- la nécessité également de développer en périphérie des pôles d'animation et d'attraction où puisse éclore une vie urbaine plus près des quartiers, offrant ainsi une alternative au centre principal.

Faute d'une armature de centre bien définie, il est à craindre que le desserrement non contrôlé des activités centrales ne conduise à un double effet négatif :

- diminution de la vitalité du centre principal,
- ~~dispersion~~ en périphérie au gré des opportunités foncières sans y faire naître une véritable vie urbaine.

Le Schéma Directeur retient une armature de centres comprenant le centre ville principal, un centre complémentaire au Mirail et des centres secondaires d'importance variable accompagnant les axes d'urbanisation implantés au mieux du service, à apporter à la population, à des emplacements bénéficiant de bonnes conditions d'accès.

4.1. LE CENTRE VILLE PRINCIPAL.

Le centre actuel peut être défini comme le secteur situé entre le canal et la Garonne. Le centre futur peut déborder ces limites.

Les objectifs de développement du centre sont les suivants :

- maintenir la population de l'hypercentre actuel
- valoriser les activités liées aux fonctions centrales
- sauvegarder le patrimoine historique
- assurer une bonne accessibilité.

a) Maintien de la population actuelle.

Cet objectif se justifie par une volonté d'éviter la ségrégation sociale de maintenir une animation permanente. Pour atteindre ce but, il convient de revaloriser l'habitat. Après les opérations de rénovations récentes, il y a lieu de procéder à des actions de restauration de l'habitat ancien. Les actions doivent être très volontaristes car il s'agit de renverser les tendances actuelles au dépeuplement.

b) Valoriser les activités liées aux fonctions centrales.

La trame commerciale actuelle est à renforcer et à mettre en valeur, notamment par le développement des rues réservées aux piétons en continuité de la zone la plus active. Progressivement un plateau piétonnier à vocation commerciale sera aménagé.

Les activités secondaires encore installées dans le Centre s'implantent dans les zones d'activités périphériques, ces changements d'affectation des locaux devant se faire prioritairement au profit de la réalisation de logements neufs et d'équipements publics.

Les activités de bureau de l'hypercentre pourront s'étendre vers les allées Jean Jaurès. Un centre d'affaires important s'établira dans le quartier Marengo-Jolimont.

c) Sauvegarde du patrimoine historique.

La richesse du patrimoine historique, la qualité des espaces urbains de l'écusson archéologique seront préservées et mises en valeur.

d) Accessibilité du Centre.

L'amélioration de l'accessibilité du Centre est un impératif. Cette accessibilité ne pourra être assurée dans de bonnes conditions par l'usage exclusif de l'automobile. L'inadaptation de la voirie traditionnelle et les contraintes de stationnement nécessitent le recours aux transports en commun. Ceux-ci feront appel à des techniques nouvelles du type tramway ou métro à gabarit réduit circulant sur un site réservé (T.C.S.P.). La rapidité, le confort de l'ensemble du réseau seront fortement améliorés pour rendre les transports en commun plus attractif donc plus efficaces.

4.2. LE CENTRE COMPLEMENTAIRE DU MIRAIL.

L'objectif est de créer au Mirail un pôle urbain comportant un centre complémentaire du centre-ville. Il ne s'agit pas de faire concurrence de l'hypercentre de Toulouse dont la fonction de centre principal de l'agglomération doit être, au contraire, affirmée et renforcée, mais de localiser de façon privilégiée au Mirail certains éléments de centralité qui se dispersaient de manière anarchique sur l'ensemble de la périphérie.

La création de ce centre complémentaire pourra être assurée :

- en implantant des équipements collectifs et des activités commerciales (biens comparatifs) ayant une vocation d'agglomération sur la partie rive gauche de la Garonne.
- en favorisant des implantations tertiaires telles que bureaux, sièges sociaux et éventuellement des services administratifs régionaux.
- en favorisant l'animation culturelle par le développement d'équipements socio-éducatifs et des loisirs urbains.

4.3. LES CENTRES SECONDAIRES.

Pour la zone Nord : un centre secondaire pourra être avantageusement développé dans la région de Saint-Alban - Castelginest - Bruguières où d'importantes zones d'habitat sont prévues ainsi que des zones industrielles nouvelles. Il pourra bénéficier de la proximité de l'échangeur de Bruguières sur l'autoroute A.61 Nord qui va modifier profondément les communications dans ce secteur.

Pour la zone Ouest : un centre secondaire important est en voie de réalisation à Colomiers où son implantation prévue de longue date s'effectue au coeur de la ville bénéficiant de la trame de voirie artérielle interne déjà en service.

Pour la zone Sud-Ouest : Au delà du centre complémentaire du Mirail, la présence du centre communal "Carrefour" et de toutes les installations commerciales récemment implantées le long de la RN 20 rendent difficile le développement d'un nouveau centre secondaire important. L'ensemble commercial Carrefour avec sa galerie marchande, ses cinémas, ne correspond pas à l'image que l'on peut se faire d'un centre secondaire intégré aux quartiers d'habitations, bien qu'il en joue le rôle, mais sous une forme dont la finalité est essentiellement orientée vers l'amélioration de la productivité commerciale.

Cependant, on peut penser qu'à l'avenir cette situation est susceptible de se modifier et que des équipements nouveaux, notamment des équipements sociaux et culturels ou des équipements d'enseignement dont les besoins n'apparaissent pas encore à l'évidence, devront être implantés au plus près de la population et intégrés dans des pôles d'animation. C'est ainsi que complémentairement au centre du Mirail, on devra envisager la promotion de centres existants comme celui de Cugnaux dont le dynamisme actuel ainsi que la volonté d'en développer les possibilités d'accueil, vont augmenter l'attractivité et le rayonnement.

Pour la zone Sud-Est : La commune de Castanet-Tolosan dont le territoire accueillera à terme une population importante est appelée à jouer dans l'axe Sud-Est un rôle prépondérant et tout naturellement à recevoir un centre secondaire intégré qui bénéficiera de la proximité de quartiers relativement denses et bien structurés et d'une très bonne accessibilité à proximité de l'échangeur de Labège sur l'Autoroute A.61 Sud.

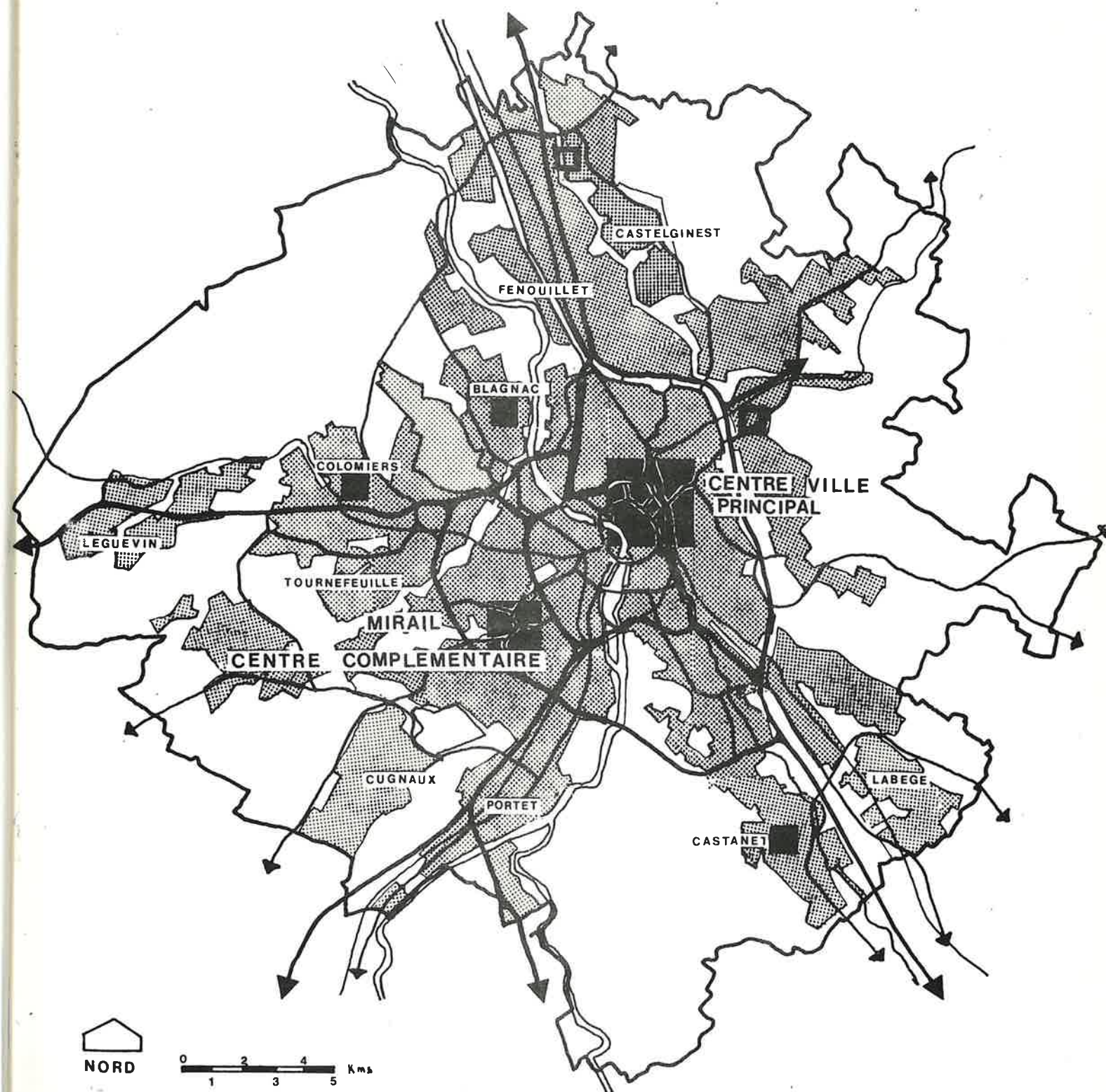
Pour la zone Est : De même que pour la zone Sud-Ouest, la présence actuelle de l'hypermarché de Grammont rend impossible le développement d'un véritable centre secondaire. Cependant l'emplacement qu'il occupe, lui permettant de rayonner sur des quartiers relativement peuplés tant sur Toulouse que sur les communes périphériques voisines, la proximité d'ouvrages routiers importants, Rocade de l'Hers, pénétrante Nord-Est lui confèrent un rôle privilégié qu'il conviendra de mieux exploiter.

4.4. AUTRES CENTRES.

L'animation urbaine, expression de la vie collective ne saurait être le privilège exclusif des centres importants. Au niveau des quartiers ou des communes, des centres d'importance diverse existent et conservent une attraction locale, d'autres sont à créer dans les quartiers nouveaux.

La carte du Schéma Directeur indique la majorité d'entre eux. Il conviendrait selon les besoins de les renforcer ou de les développer s'il y a lieu, et de faire en sorte qu'ils retrouvent ou conservent leur rôle important de lieu de rencontre et d'échange au plus près de l'habitat.

LE CENTRE VILLE ET LES AUTRES CENTRES



NORD

0 2 4 Kms
1 3 5



CENTRES SECONDAIRES Localisations effectives



CENTRES SECONDAIRES Localisation et fonction a preciser

5. LES AXES D'EXTENSION DE L'URBANISATION

Quatre axes principaux d'urbanisation dessinent dans l'espace, le cadre privilégié du développement et de l'organisation de l'agglomération future. Les principes de linéarité et de discontinuité décrits plus haut seront appliqués dans les limites fixées par les contraintes existantes.

La notion d'axe d'urbanisation doit être entendu principalement au sens fonctionnel des relations entre les différentes activités, les logements, les pôles urbains.

Ces relations s'établissent au sein d'une vaste zone comprenant à la fois des zones d'activités et d'habitat, des équipements divers, de vastes zones vertes.

5.1. LA ZONE NORD.

L'objectif est d'affirmer la vocation d'activités industrielles, d'entrepôts et de services de cet axe, et d'améliorer la qualité de l'environnement en y créant des zones vertes et des espaces de loisirs.

- La zone comprise entre le Canal latéral à la Garonne et la Garonne.

sera aménagée par la création de plan d'eau dans le lit de la Garonne. La liaison pourra être réalisée entre ce plan d'eau et le canal latéral à la Garonne.

La frange de terrain en bordure de Garonne pourra être consacrée à une urbanisation accompagnant les loisirs nautiques.

A proximité de la pénétrante Nord, une réserve foncière pourra être créée en vue de l'implantation éventuelle d'activités industrielles.

Le reste de l'espace sera aménagé pour des équipements de loisirs.

- Les terrains situés sur la commune de Toulouse, à l'Est de la voie ferrée.

recevront une urbanisation à faible densité.

- Plus au Nord.

Les terrains compris entre la voie ferrée et l'autoroute A.61 seront aménagés en zone industrielle à vocation d'entrepôts.

- A l'Est de l'autoroute A.61, l'urbanisation sera confortée sur les communes d'Aucamville et de Launaguet. Sur les communes de Castelginest, Saint-Alban, Bruguières et Gratentour, une urbanisation nouvelle plus importante sera envisagée de part et d'autre de l'Hers, bénéficiant de l'échangeur sur A.61 et d'une réorganisation de la voirie générale.

Au-delà sur les côteaux Est, la vocation agricole dominante sera maintenue.

Entre le canal latéral et la Garonne, sur les communes de Fenouillet, Lespinasse et Gagnac, l'espace sera consacré au développement de pôles d'urbanisation autour des villages existants, alternant avec de grands espaces à vocation agricole et des ensembles de loisirs utilisant les berges de Garonne ou les anciennes gravières.

5.2. LA ZONE OUEST.

Le développement de ce secteur est essentiellement lié à l'aéronautique (aéroport de Blagnac, usines de construction de Blagnac, Saint-Martin du Touch - Colomiers).

La vocation industrielle de ce secteur devra être confirmée sur Blagnac, Colomiers et Saint-Martin du Touch.

L'habitat devrait se concentrer autour des communes existantes de Colomiers, Blagnac et Tournefeuille.

Les autres communes de ce secteur pourront recevoir une urbanisation du type résidentiel.

On évitera de développer l'urbanisation sous les zones de bruit de l'aéroport.

Au-delà, la Forêt de Bouconne, seul ensemble forestier à proximité de l'agglomération toulousaine, sera très strictement protégée et progressivement aménagée pour les loisirs et la détente.

En dehors des pôles principaux et des villages existants, la fonction agricole sera maintenue principalement dans la partie Nord-Ouest.

5.3. LA ZONE SUD-OUEST.

Le secteur Sud-Ouest se situant sur l'axe de la RN 20 et de la voie ferrée Toulouse-Tarbes a une vocation industrielle déjà ancienne, sur la commune de Toulouse (chimie A.P.C.).

Ce développement s'est poursuivi par la création de la zone industrielle de Thibaut, sur la commune de Toulouse et celle du Bois Vert, sur la commune de Portet-sur-Garonne.

Liée à cette industrialisation, l'urbanisation s'est développée sur les communes de Cugnaux, Villeneuve-Tolosane et Portet.

Cette zone renferme des ressources de gravier importantes.

Cette vocation industrielle sera confirmée en réservant en zone industrielle les terrains situés en bordure de la pénétrante Sud-Ouest et de la voie ferrée.

L'urbanisation sera développée et structurée sur les communes de Cugnaux, Villeneuve-Tolosane et Portet autour des noyaux anciens en complément de celle prévue sur le Mirail.

Toutefois, les zones situées à proximité de l'aérodrome de Franczal seront protégées au maximum.

L'exploitation de carrières implantées sur les communes de Roques, Frouzins, Villeneuve-Tolosane et Cugnaux, sera coordonnée. Cette vaste plaine parsemée de plan d'eau sera aménagée progressivement en zone de loisirs. Elle deviendra un élément d'amélioration de l'environnement fortement dégradé.

L'urbanisation de la zone du Mirail sera poursuivie pour s'achever d'ici 1985. Le pôle d'activités nobles, amorcé avec les entreprises C.I.I. et Motorola, puis par la prochaine implantation des services de la Météorologie Nationale devra être renforcée. L'objectif principal outre la réalisation de nouveaux quartiers intégrant plus d'habitat individuel et de petits collectifs est de réaliser un important centre complémentaire du centre ville.

5.4. ZONE SUD-EST.

Dans la Vallée de l'Hers, cette zone a été le berceau de l'aéronautique. Une nouvelle vocation est née du fait de l'implantation du Complexe de Lospinet-Rangueil.

La pénétrante Sud-Est, l'arrivée de l'autoroute A.61 vont être des atouts qui favoriseront le développement de cette zone.

Les objectifs d'aménagement sont les suivants :

- poursuite de l'urbanisation sur le secteur de Montaudran, sur la commune de Toulouse.
- extension de la zone industrielle de Montaudran.
- création d'un centre secondaire à Castanet, qui pourrait s'appuyer sur de nouvelles zones d'activités à créer sur Ramonville, Labège, Escalquens.
- développement d'une importante zone industrielle entre l'Hers et la voie ferrée sur la commune de Labège.
- poursuite de l'urbanisation à caractère résidentiel, sur une partie des côteaux Est (Saint-Orens, Labège, Escalquens).
- protection de vastes coupures vertes dans la vallée de part et d'autre de l'A.61 et autour des zones d'activités.

Sur les coteaux entre l'Hers et la Garonne, cette zone d'un relief mouvementé devra être protégée au maximum car elle est à proximité de la ville. Un des sites les plus agréables, très apprécié pour la promenade et l'équitation.

La partie la plus proche de Toulouse sera réservée pour la création d'une vaste zone de loisirs à Pech-David.

Les villages existants, pourraient être complétés par des hameaux réservés à une résidence s'implantant sur des grandes parcelles pour préserver le site.

Les coteaux et falaises situés en bordure de l'Ariège et de la Garonne devront être protégés au maximum.

5.5. LA ZONE EST.

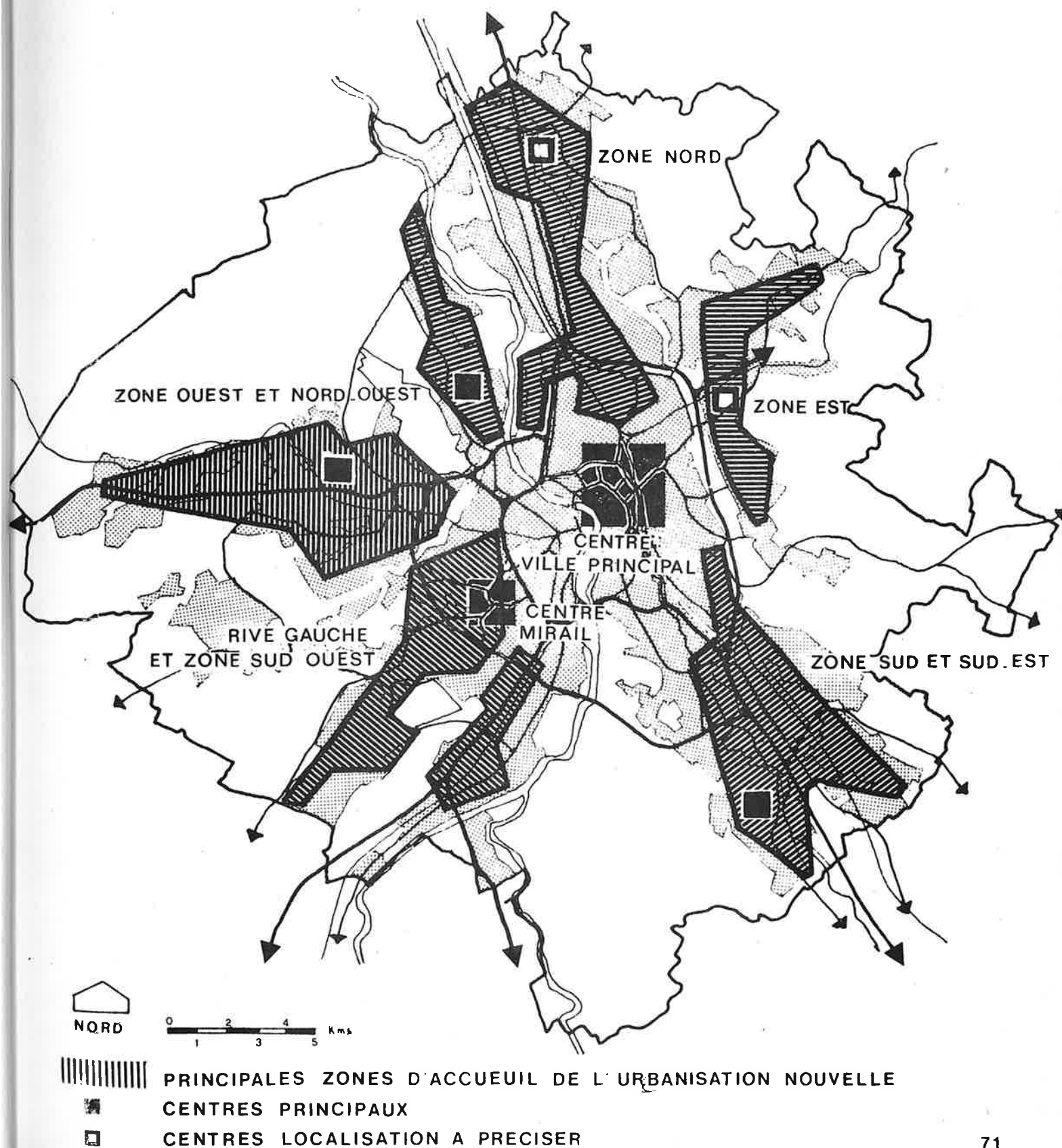
La limite du développement à l'Est de Toulouse fut longtemps la crête de Jolimont. Depuis quelques années, cette urbanisation a envahi la pente Est de la butte de Jolimont et s'étale à certains endroits jusqu'à proximité de l'Hers. Ce tissu est devenu très imperméable à la pénétration. Il forme un écran entre le Centre et la périphérie Est.

En dehors de Toulouse, l'habitat individuel s'est développé autour des anciens bourgs de Balma et l'Union. La seule activité importante est le Centre d'Essais aéronautique de Toulouse (CEAT).

Compte tenu des difficultés de pénétration dans le Centre, la vocation de cette zone doit rester résidentielle. Toutefois, il y a lieu de développer les zones d'activités diverses, par exemple à caractère artisanal.

Au-delà des communes proches de Toulouse, la vocation agricole dominante sera maintenue pour cela, la dispersion excessive de l'habitat sera évitée au profit d'un regroupement systématique autour des villages existants.

LES EXTENTIONS POSSIBLES DE L'URBANISATION



CHAPITRE V

LE PARTI D'AMENAGEMENT DESCRIPTION PAR GRANDES FONCTIONS

1. L'AMENAGEMENT DES LIAISONS

1.1. LES OPTIONS D'UNE POLITIQUE GLOBALE ET VOLONTARISTE DES DEPLACEMENTS.

La croissance de la population, l'augmentation des besoins de déplacement (mobilité) par habitant, et les difficultés que connaît actuellement l'agglomération en matière de circulation conduisent à donner une importance toute particulière à la conception du système de transport futur dans le cadre du SDAU.

Pour maîtriser le problème dans son ensemble, il faut s'interroger sur les causes des déplacements et sur les moyens éventuels de les réduire, ainsi que sur les rôles respectifs que doivent tenir les divers modes de transport utilisables par les usagers.

Une politique d'urbanisme adéquate sera tout d'abord mise en oeuvre pour rapprocher davantage l'habitat des zones d'emploi et des principaux pôles d'attraction (services, centres de loisirs) ; elle devra aussi permettre la réservation des emprises nécessaires dans l'avenir aux divers modes de transport, et la conception des zones d'extension urbaine devra être pleinement cohérente avec celles des liaisons par transport individuel et collectif. Afin d'éviter le recours aux moyens motorisés sur de courtes distances, le développement de la marche à pied est également à promouvoir, en particulier dans le centre ancien, mais aussi dans les zones d'extension futures en favorisant un aménagement urbain plus attractif pour les piétons.

La répartition actuelle des déplacements entre les divers modes de transport doit en outre être réexaminée. Depuis plus d'une décennie, le comportement des usagers se traduit par un engouement croissant pour l'usage de la voiture particulière, par laquelle s'effectue plus de 60 % des trajets urbains. Il en est résulté un encombrement croissant des voies, des nuisances aggravées pour l'environnement et la qualité de vie urbaine, une asphyxie progressive du centre de Toulouse, un dépérissement des transports en commun de moins en moins attractifs et de plus en plus déficitaires. Leur trafic a connu une lente décroissance pendant une longue période et, si la situation a pu être redressée depuis 1972, le taux annuel d'évolution suit à peine celui de la population. Les transports collectifs assurent moins de 20 % des déplacements.

Des estimations quantitatives de flux de déplacement (basées certes sur des hypothèses approximatives mais permettant de fournir des ordres de grandeur) ont été effectuées aux horizons 1985 et 2000, lors de l'élaboration du SDAU. Elles ont montré que si les tendances passées se poursuivaient (généralisation de l'usage de la voiture individuelle), il s'avèrerait impossible de satisfaire convenablement les déplacements de personne dans l'avenir, particulièrement pour accéder au centre : les voies nouvelles de pénétration qui seraient alors nécessaires ne pourraient s'insérer dans le

tissu urbain d'une ville historique, les voies existantes dans le centre seraient sursaturées et les besoins en places nouvelles de stationnement seraient considérables et impossibles à satisfaire dans le centre ou même à son voisinage.

Mais ce sont des considérations qualitatives qui doivent surtout être mises en évidence. Les transports en commun, consommant sensiblement moins d'espace, s'avèrent, s'ils sont améliorés, plus compatibles avec la qualité de la vie urbaine. Ils sont nécessaires à une large fraction de la population qui n'a pas accès à la voiture (jeunes, personnes âgées, ménagères, handicapés...). Et pour les autres citadins, il est certainement souhaitable de leur offrir une véritable liberté de choix c'est-à-dire la possibilité de ne plus être captifs d'un seul mode de transport. Il ne s'agit pas de substituer massivement les transports en commun à la voiture, mais de faire en sorte que les premiers ne soient plus considérés comme un simple résidu dans un système de transport dominé par les seconds ; de promouvoir un véritable équilibre entre modes de transports qui doivent être considérés comme complémentaires.

Cette option implique un renforcement important de l'attractivité des transports en commun par des actions volontaristes portant sur leur qualité de service. Leur taux d'usage devrait à terme atteindre ou dépasser 30 à 50 % des déplacements sur une large part des liaisons avec le centre particulièrement pour les heures de pointe, sans oublier l'amélioration d'un certain nombre de liaisons tangentielles. Si le comportement des usagers favorise aujourd'hui la voiture, c'est qu'en effet la qualité et la commodité des transports en commun sont encore insuffisantes. Mais certaines expériences tentées en France, et surtout l'exemple des villes de nombreux pays voisins à forte motorisation individuelle, montrent qu'il est possible d'obtenir un comportement des usagers sensiblement différent et une fréquentation des transports en commun beaucoup plus forte. L'effort à fournir doit être soutenu sur une longue période et les résultats ne pourront être obtenus que progressivement. L'opinion devra être tout particulièrement informée et préparée.

Parallèlement, les critères qualitatifs tiendront une place de plus en plus grande dans la conception du réseau de voirie futur. Les caractéristiques des projets de voies nouvelles devront de plus en plus respecter l'environnement, éviter les nuisances, s'insérer harmonieusement dans le site. Mais ces projets n'en sont pas moins nécessaires. Le mode d'urbanisation passée et futur de l'agglomération rend inévitable que de nombreux déplacements interpériphériques s'effectuent en transport individuel. Les grandes voies nouvelles constituent le support de l'urbanisation future et structurent les extensions périphériques.

Par ailleurs, l'importance économique du trafic routier doit être de plus en plus prise en considération. La facilité des déplacements d'affaires, commerciaux et de marchandises est impérative pour le développement économique de l'agglomération, le développement de ses zones industrielles et le rayonnement de ses services. Cela implique que soit mis en place le plus rapidement possible un réseau de voies rapides d'agglomération dont la caractéristique principale doit être la qualité de service et la rapidité aux différentes heures de la journée. Ce réseau doit être basé sur une rocade complètement bouclée, parfaitement relié aux voies régionales et nationales accédant à

l'agglomération, et donner un accès facile aux grands centres d'affaires, de services et d'échanges (aéroport, gare, marché-gare, etc...) de l'agglomération.

Les améliorations qualitatives doivent aussi porter sur les autres modes de transport tels que la marche à pied déjà citée et le deux roues qui représentent actuellement environ 20 % des déplacements motorisés. Malgré ses inconvénients (inconfort, insécurité) le deux-roues présentent des avantages indéniables dans une conception plus qualitative de la vie urbaine et du point de vue de l'environnement. Son usage devra donc être facilité par des aménagements adéquats favorisant notamment sa sécurité.

Enfin, la politique globale de transport ne doit pas seulement déboucher sur la réalisation des grandes infrastructures. L'amélioration de l'accessibilité au centre, option fondamentale du SDAU qui doit aussi aller de pair avec une amélioration de l'environnement et de la qualité de vie urbaine dans le centre, nécessitera la mise en oeuvre d'actions en matière de stationnement, de plan de circulation et de transport en commun dans le cadre d'un plan d'ensemble aboutissant à terme à un schéma cohérent.

1.2. LE RENFORCEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN.

S'agissant d'améliorer sensiblement la qualité de service et l'attractivité des transports en commun, et de s'adapter au mode d'urbanisation de l'agglomération, les études ont mis en évidence la nécessité de faire appel à un plan global de transport en commun combinant plusieurs modes : transport en site propre et transports de surface.

Un réseau de transport en site propre, formant l'ossature principale du système, permettra sur les axes à plus forte densité d'urbanisation d'offrir un système rapide, fréquent, régulier, confortable et fiable, à forte capacité et sans nuisances, susceptible d'offrir une alternative valable aux transports individuels.

Les trois ou quatre lignes principales relieront directement les quartiers les plus denses de l'agglomération au centre et aux zones d'activité importantes. L'hypercentre, notamment ses activités commerciales, devra être bien irrigué. Des pôles importants comme le Mirail et Rangueil seront non seulement reliés au centre, mais pourront aussi bénéficier à terme d'une relation directe entre eux.

Afin de ne pas être tributaire de la circulation générale, le transport en site propre bénéficiera d'une infrastructure et d'emprises spécifiques. Selon les contraintes de coût et d'insertion dans le site, il pourra être implanté en viaduc, en souterrain ou au sol : en terrain vierge dans les urbanisations nouvelles, ou sur la voirie existante, dont l'usage sera partiellement réaffecté au profit des transports en commun. L'implantation au sol peut être une solution valable en première étape dans la partie centrale. Elle implique que le site soit intégralement protégé même s'il est franchissable, le transport en commun bénéficiant aux carrefours de feux spéciaux prioritaires ou d'ouvrages dénivelés ponctuels suppriment les cisaillements.

Ce réseau sera réalisé par étapes successives et par aménagement progressif, des essais expérimentaux pouvant s'envisager à court terme. La technologie devra être choisie en fonction des exigences requises en matière de qualité de service, de capacité d'insertion dans le site, de sécurité et fiabilité. L'exploitation en rames doit en outre contribuer à diminuer les coûts d'exploitation.

Certaines voies S.N.C.F. utilisables par des dessertes suburbaines seront également intégrées au réseau de transport en site propre. Il s'agit notamment de la ligne d'Auch qui dessert Colomiers et certaines urbanisations Ouest, à aménager à cette fin. La solution technique à l'interconnexion avec les autres lignes de site propre sera recherchée (c'est-à-dire l'utilisation possible du même matériel roulant sur les deux infrastructures afin d'éviter les ruptures de charge).

Les transports de surface doivent jouer un rôle complémentaire très important. Le transport en site propre ne peut à lui seul desservir tous les quartiers et pourra difficilement, même à long terme, offrir un maillage aussi dense que celui du métro parisien. Le réseau d'autobus, très souple et pouvant irriguer convenablement la plupart des quartiers sera promotionné et pourra être complété dans l'avenir par d'autres formes de transport encore peu développées comme le taxi collectif.

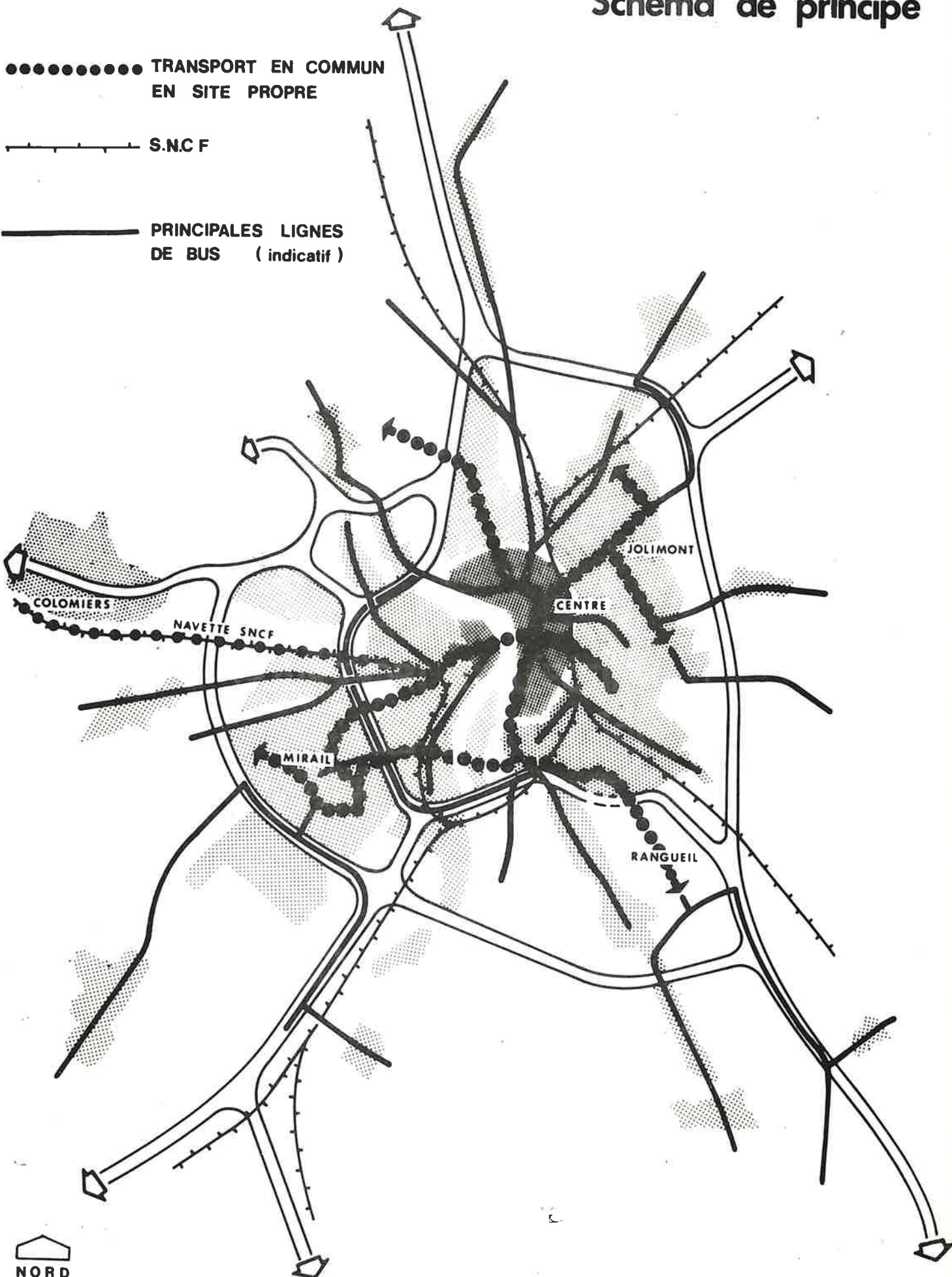
Certaines lignes seront rabattues, lorsque cela se justifie, sur une station d'échange du transport en site propre avec aménagement très attractif de la rupture de charge. Les autres aboutiront directement au centre, ou seront aménagées sur des liaisons tangentielles qui sont encore insuffisantes entre certains pôles importants de la périphérie.

La promotion du réseau d'autobus et son adaptation à l'urbanisation reposera sur un ensemble d'actions telles que le prolongement ou l'adaptation des itinéraires des lignes, la création de lignes nouvelles, l'amélioration des fréquences, la régulation, la mise en place de lignes express utilisant les voies rapides nouvelles, l'aménagement de priorités de circulation permettant d'améliorer vitesse et régularité.

Schéma de principe

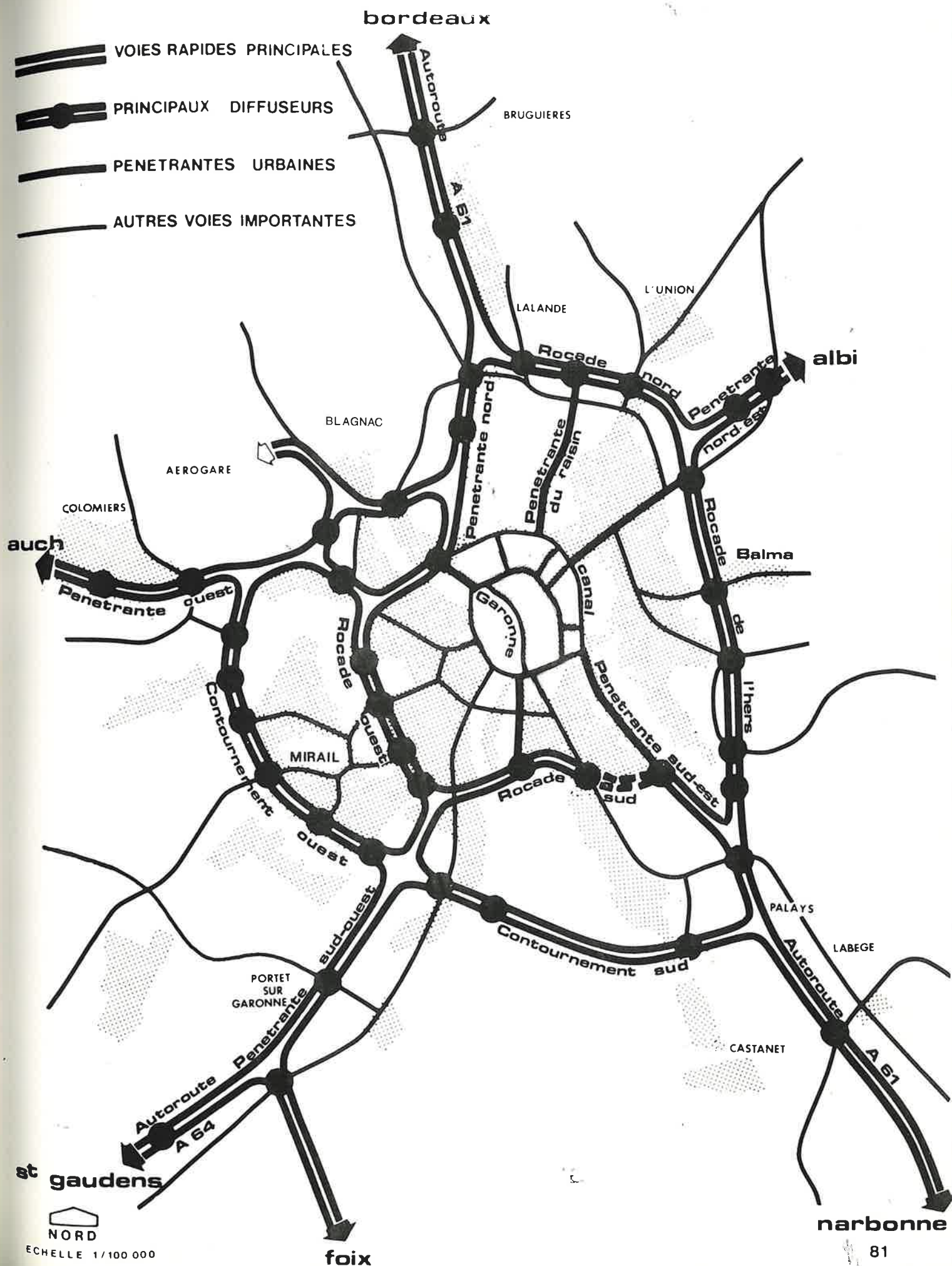
●●●●●●●●●● **TRANSPORT EN COMMUN**
EN SITE PROPRE

**PRINCIPALES LIGNES
DE BUS (indicatif)**




NORD
ECHELLE 1 / 100 000

SCHEMA DE VOIRIE A LONG TERME



1.3. LE SCHEMA DE VOIRIE D'AGGLOMERATION.

Le schéma de voirie rapide de l'agglomération repose d'abord sur une rocade complète, située à 3 ou 4 km du Capitole, et dont la conception et la cohérence fonctionnelle ont été étudiées après l'abandon du projet d'autoroute urbaine dans l'emprise actuelle du Canal du Midi. Constituée par la pénétrante Nord, les rocades Ouest, Sud, de l'Hers et Nord, elle doit remplir des fonctions multiples pour l'agglomération :

- diffuser vers les grands pôles de l'agglomération le trafic en provenance de l'extérieur.
- assurer une bonne part des liaisons interpériphériques.
- rabattre le trafic se rendant au centre et en provenance des zones extérieures de la rocade, ou intérieures et proches de la rocade, de telle sorte que ce trafic puisse emprunter pour l'essentiel les pénétrantes nouvelles rapides permettant l'accès au centre : pénétrantes Nord, du Raisin, Nord-Est, Sud-Est, Voies sur Berges de la Garonne entre Empalot et Saint Michel.

Ces deux dernières fonctions doivent contribuer à désencombrer les voies proches du Centre et les pénétrantes existantes, saturées et inadéquates aux grands courants de trafic, et dont le rôle futur sera essentiellement la desserte des quartiers qu'elles traversent et dont la tranquillité sera préservée.

Afin que cet anneau de rocade remplisse son rôle et compte tenu du fait qu'il est un peu éloigné du centre, il devra être traité de façon particulièrement attractive pour inciter les usagers à l'emprunter. Les diffuseurs reliés à la voirie locale devront être suffisamment nombreux et conçus pour faciliter l'accès à la rocade. C'est notamment le cas de la future rocade de l'Hers dont le rôle urbain sera prépondérant, le trafic de transit pur ne représentant qu'une faible part du total.

Cette rocade sera complétée par les contournements Ouest et Sud, plus extérieurs, dont la fonction est de relier entre eux les pôles d'extension périphériques les plus importants : axes Ouest, Sud Ouest (Mirail), et Sud Est. (cf. Schéma).

Les grandes pénétrantes seront d'une part celles raccordant la rocade à l'extérieur de l'agglomération (autoroute A 61 Nord et Sud, pénétrantes Ouest, Sud Ouest et autoroute d'Albi), d'autre part celles qui, internes à la rocade, faciliteront l'accès au centre (citées plus haut), l'aéroport de Toulouse-Blagnac bénéficiera d'accès rapides par l'Est et par le Sud.

D'autres voies moins importantes mais essentielles pour le développement de l'urbanisation seront créées pour desservir convenablement les zones d'extension et mieux structurer le réseau actuel de voies nationales ou départementales. Dans la ville ancienne, des aménagements des voies existantes et certaines opérations nouvelles permettront d'améliorer la desserte des quartiers et leur liaison avec le centre et les autres quartiers.

Enfin, les caractéristiques des voies nouvelles devront tenir compte du fait qu'elles sont susceptibles d'être empruntées par d'autres modes de transport, notamment les transports en commun (bus express, ou parfois transport en site propre). Dans certains cas, il conviendra d'envisager l'aménagement de voies réservées ou d'emplacements pour les arrêts. De même, des pistes cyclables ou autres aménagements pour deux roues sont à prévoir le long de certaines voies ainsi que des plantations et aménagements paysagers partout où cela sera possible. Dans tous les cas, il est souhaitable de réserver les emprises les plus larges possibles afin de préserver l'avenir.

1.4. L'ACCESSIBILITE ET LA PROTECTION DU CENTRE.

L'amélioration de l'accessibilité du centre, et sa protection des encombrements et nuisances du trafic seront nécessaires dans l'avenir si l'on veut revaloriser l'attractivité de l'hypercentre commercial et de services, développer son rayonnement au niveau de l'agglomération et de la région, et favoriser son animation dans un cadre urbain agréable.

Le schéma à long terme de desserte du centre vers lequel toutes les actions devraient tendre progressivement reposera sur les principes suivants :

- Constitution sur la plus grande part de l'hypercentre d'une zone protégée réservée pour l'essentiel aux piétons et aux divers types de transports en commun (certaines rues leur seraient spécifiquement affectées), les grands courants de circulation ne la traversant plus.
- Politique de stationnements de protection. Les nouveaux parcs de stationnement seront implantés en bordure du centre à des emplacements tels que les allées Jean Jaurès au Nord Est, les casernes Compans Cafarelli au Nord Ouest, les allées Jules Guesde au Sud Ouest. On cherchera par des mesures d'incitation adéquates, telles que la réglementation ou la tarification, et l'attractivité du transport hectométrique (voir ci-dessous), à affecter pour une large part leur usage aux automobilistes en provenance des voies pénétrantes ayant la même direction d'aboutissement que le parking. Ce principe d'affectation a pour but de limiter les trafics de contournement au voisinage du centre venant surencombrer des voies déjà fortement sollicitées (exemple : berges du Canal).
A l'intérieur de l'hypercentre, les parkings existants ainsi que l'offre de stationnement sur voirie seront exploités de telle sorte qu'ils soient affectés essentiellement au stationnement de courte durée dans la journée.

- Réalisation progressive d'un transport hectométrique destiné aux déplacements de courte distance, dont les fonctions seraient principalement :

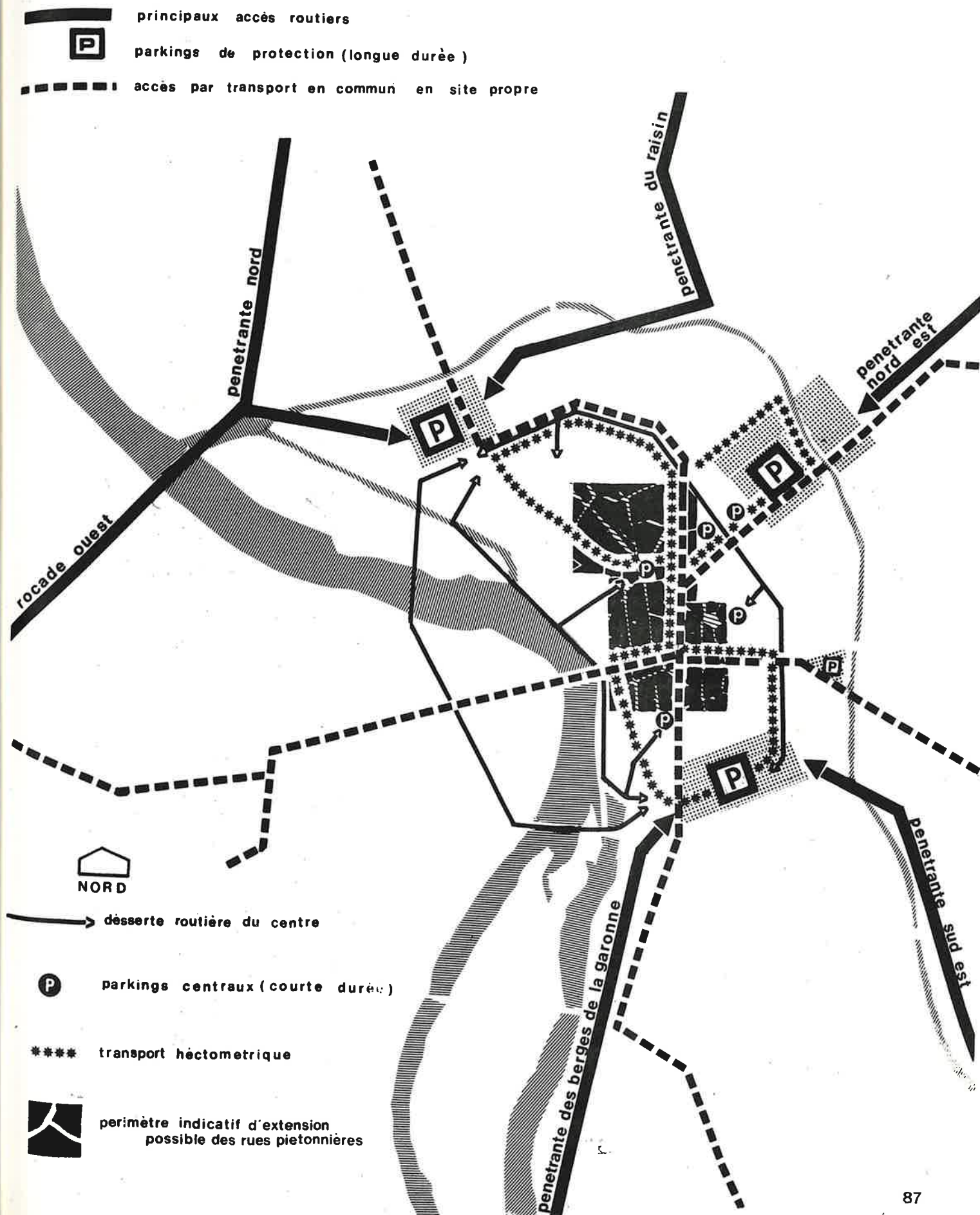
- . Relier les parcs de stationnement péri-centraux à l'hypercentre et aux divers quartiers du centre. Favoriser ainsi l'utilisation et l'affectation de ces parkings.
- . Diffuser le trafic des réseaux de transport en commun à travers tous les quartiers du centre.
- . Assurer les déplacements internes au centre.

Réseau de minibus sur voirie spécialisée, ou dans certains cas tapis roulant ou accélérateur de piétons, ce système de transport hectométrique qui devrait constituer à terme un véritable réseau devrait présenter des qualités le rendant très attractif : temps d'attente très réduit ou quasi nul, arrêts fréquents, régularité, accès commode, tarification très incitative.

- Mise en place d'un plan de circulation répondant à tous ces objectifs, et privilégiant le rôle des voies ceinturant le centre (notamment les Boulevards) assurant un double rôle de protection de l'hypercentre, et d'accès à ses divers quartiers. Des aménagements de capacité seront réalisés à cette fin, permettant ainsi de dégager de l'intérieur de l'hypercentre les gros flux de trafic qui le traversent.

FONCTIONNEMENT DU CENTRE

Schéma de principe proposé



1.5. AMENAGEMENTS EN FAVEUR DES DEUX ROUES.

Les réalisations favorables aux deux roues pourront consister en des pistes ou en des aménagements de sécurité sur la voirie existante.

Priorité sera donnée aux secteurs où les conditions de sécurité sont difficiles, aux relations domicile-travail en périphérie (liaisons avec les zones industrielles) et aux liaisons avec les établissements d'enseignements. Une place leur devrait être plus systématiquement recherchée dans les urbanisations nouvelles, mais des aménagements sont aussi à prévoir sur les voies existantes et dans le centre. Des itinéraires de promenade implantés dans des sites agréables seront également recherchés, notamment dans les coupures vertes et zones vertes prévues au SDAU et le long des voies d'eau.

1.6. UNE POLITIQUE D'URBANISATION PRENANT EN COMPTE LES PROBLEMES DE TRANSPORT.

Les collectivités publiques chercheront à contrôler les décisions de localisation et d'utilisation du sol de façon à favoriser le rapprochement entre l'habitat et les zones d'emploi ou centres de service.

La question se pose tout particulièrement dans les secteurs qui présentent déjà des déséquilibres importants. A l'intérieur des limites du centre actuel de Toulouse, lieu de concentration d'un très grand nombre d'emplois tertiaires, il convient de revaloriser l'habitat pour éviter la décroissance de population observée dans le passé, et au contraire fortement limiter les nouveaux emplois de bureau forts générateurs de trafic, qui en outre ne contribuent guère à l'animation urbaine. Dans les secteurs de l'agglomération situés à l'Est du canal, fortement déficitaires en emplois, le développement de l'habitat devra être particulièrement maîtrisé, s'accompagner chaque fois que possible de création d'activités nouvelles et être programmé concomitamment avec les infrastructures projetées.

Plus généralement les secteurs et quartiers périphériques devront bénéficier d'activités nouvelles, de services publics et administratifs, d'équipements collectifs, commerciaux et de loisirs, suffisants et convenablement répartis géographiquement de façon à minimiser les besoins de déplacement et la longueur de ceux-ci.

Enfin, le mode d'urbanisation des zones d'extension urbaines devra être contrôlé pour prendre davantage en compte que dans le passé les possibilités de desserte convenable par transport en commun, qu'il s'agisse des zones opérationnelles (urbanisation concertée), des lotissements et ensemble d'habitations, ou de l'urbanisation diffuse. Leur localisation, la répartition des densités, les caractéristiques de voies d'accès devront être compatibles avec l'aménagement rationnel des nouvelles dessertes par transport en commun qu'elles nécessiteront.

2 . LES ACTIVITES ECONOMIQUES ET L'EMPLOI

2.1. RAPPEL DES TENDANCES ACTUELLES.

- LE SECTEUR PRIMAIRE comprend l'agriculture, où le nombre d'emplois est évidemment faible et en déclin dans l'agglomération, et les activités d'extraction de matériaux pour la construction et les travaux publics (carrières et gravières). Ces dernières activités ont connu un développement important au cours de la période récente, notamment celui des gravières dans les terrasses de la Garonne et de l'Ariège. Leur extension soulève d'ores et déjà le problème d'une politique globale prenant en compte à la fois les besoins et la nécessité d'un aménagement convenable des sites concernés.
- L'INDUSTRIE a connu jusqu'à maintenant une croissance globale assez faible, c'est-à-dire que sa part dans le total des emplois régresse (ce qui correspond de toutes façons à l'évolution des emplois au niveau national). De 1962 à 1968 en effet, elle n'a vu ses effectifs progresser que de 900 à 1 000 emplois nouveaux par an en moyenne, sur un total de 4 500, dus en grande partie à des implantations nouvelles (électronique, informatique) et à un développement de la construction aéronautique. Ces mêmes branches ont fourni une part importante de la forte croissance des 3 années 1970 à 1972, où sur les 4 500 emplois industriels nouveaux, plus d'un sur 4 a été créé dans 3 grosses entreprises concernant ces deux branches. Là chimie éprouve des difficultés d'adaptation, bien que certains domaines connaissent une bonne progression (pharmacie, chimie fine). Enfin le textile, après être passé par une phase de restructuration difficile, a connu jusqu'à maintenant un dynamisme satisfaisant.
- LE TERTIAIRE fournit par contre l'essentiel des emplois nouveaux (80 % de 1962 à 1968). Tertiaire public et tertiaire privé ont augmenté très rapidement de 1968 à 1972 (6 % par an environ), mais si la croissance du tertiaire privé ne se dément pas, celle du tertiaire public semble par contre ralentir. En effet, elle a correspondu au développement du rôle de métropole régionale de Toulouse qui s'est affirmé au cours des dernières années sur le plan administratif (fort développement de l'administration dépendant du Ministère de l'Economie et des Finances par exemple). L'enseignement demeure cependant le secteur d'emploi tertiaire le plus important. Il semble maintenant que, ce rôle administratif étant bien établi, l'essentiel du développement que l'on voit se poursuivre provienne des services aux particuliers et aux entreprises.

2.2. LE SECTEUR PRIMAIRE : AGRICULTURE ET EXTRACTIONS DE MATERIAUX.

a) L'AGRICULTURE.

Bien que son déclin rapide soit sans doute dans une large mesure inévitable, il faut cependant souligner que la préservation de coupures vertes et espaces naturels, qui est un des objectifs essentiels du S.D.A.U., passe nécessairement par une politique de soutien et d'adaptation de l'emploi agricole. Donner aux agriculteurs les moyens d'exercer leur profession dans de

bonnes conditions, préserver les terres agricoles de la pression foncière qui s'exerce à la périphérie de l'agglomération, favoriser les traditions existantes (maraîchage, cultures sur les côteaux du Lauragais) : les moyens indispensables à mettre en oeuvre dépassent parfois ceux de l'agglomération, mais il semble indispensable de définir, en fonction des objectifs spatiaux concernant le maintien des espaces naturels, une politique de l'emploi agricole.

b) LES CARRIERES ET GRAVIERES.

D'ici les 15 à 20 ans à venir, les besoins en granulats de l'agglomération toulousaine peuvent être estimés entre 80 et 100 000 000 de tonnes. La majorité de ces granulats, nécessaires aux travaux routiers ou à des travaux de Génie Civil, proviennent des couches alluvionnaires de la Garonne et de l'Ariège.

Les études menées par le Service des Mines ont fait ressortir que les ressources globales en matériaux, situés dans la vallée de la Garonne aussi bien dans la basse plaine que sur les basses terrasses, étaient d'environ 500 000 000 de tonnes. Il semblerait donc qu'il n'y ait pas, à terme, de risque de pénurie.

Toutefois, les terrains dans lesquels sont situées ces richesses alluvionnaires peuvent à la fois être utilisées par les carrières et pour les besoins de l'urbanisation.

De plus, il est clair que l'on ne peut pas autoriser l'ouverture de carrières sur l'ensemble des zones où se trouvent ces richesses. Les exploitations de carrières se feraient au gré des opportunités des terrains et on arriverait à terme, à détériorer les sites.

Dans ces conditions, il est nécessaire de déterminer les zones qui seront exploitées et ultérieurement réaménagées, soit pour remblayage, soit par réalisation d'aménagements paysagers. Il ne faut toutefois pas perdre de vue que le coût du transport des matériaux intervient d'une manière très importante dans le prix de revient des granulats. Le coût moyen d'extraction (en F 1975) peut être évalué à 6 ou 7 F/tonne. Le prix du transport de 0,30 à 0,35 F la tonne. Tout allongement de parcours de 15 à 20 km entraîne donc un doublement du prix de revient. Il est donc nécessaire que les lieux d'emprunts soient situés à proximité des lieux d'utilisation.

Pour éviter à la fois la prolifération de petites carrières et l'éloignement trop grand des nouvelles carrières à ouvrir, il est nécessaire de localiser les zones où seraient délivrées les autorisations d'exploitation. Il serait d'ailleurs préférable, dans ces zones, de lancer une procédure de permis d'exploitation qui faciliterait l'exploitation et le réaménagement des carrières.

Les sites les plus favorables permettant la mise en place d'une telle politique semblent a priori être les suivants :

- . zones de Portet, de Roques et de Cugnaux dans la basse plaine de la Garonne.
- . Frouzins, Villeneuve sur les basses terrasses.

- . secteur Nord de Toulouse entre la Garonne et le Canal
- . plaine de Blagnac
- . zones de Fenouillet et de Gagnac

Ces délimitations n'ont qu'un caractère indicatif. Elles seront précisées ultérieurement avec l'accord des collectivités intéressées.

2.3. LA POLITIQUE INDUSTRIELLE.

Compte tenu des caractéristiques de l'industrie toulousaine face au changement du contexte économique national et international, il semble que le développement à moyen et long terme des activités industrielles dans l'agglomération doive être envisagé dans une optique tout à fait nouvelle. (Cf. perspectives économiques dessinées en chapitre III).

Dans ces conditions, le renforcement et la diversification des activités industrielles dans l'agglomération toulousaine apparaissent plus que jamais comme un objectif prioritaire, et il convient face à ces incertitudes concernant les perspectives d'avenir, de développer des actions très volontaristes.

Il faut souligner, à ce sujet, l'importance de l'action de l'Etat. Il est en effet frappant de constater que les industries dont le développement est problématique (industries employant beaucoup de main-d'oeuvre) sont précisément celles sur lesquelles s'appuient les actions menées en matière d'aménagement du territoire. Il sera indispensable de mettre en oeuvre des moyens plus puissants que par le passé, tant pour soutenir les principales industries existantes que pour orienter les choix de localisation des industries nouvelles dans le sens d'une plus grande diversification et d'une meilleure stabilisation de l'emploi.

Sur le plan local, la politique à mener devra mettre à profit les atouts certains dont dispose l'agglomération toulousaine pour aborder ces conditions nouvelles de développement économique. Ce sont essentiellement :

- une main d'oeuvre qualifiée attirant des industries à technologie avancée et haute valeur ajoutée, qui constitueront vraisemblablement une part de plus en plus grande du développement des pays industrialisés.
- un appareil de formation important, qui permet dans cette même optique de renforcer la qualification de cette main-d'oeuvre et ses possibilités d'adaptation.
- un très fort potentiel de recherche scientifique, précieux pour les mêmes raisons, et dont certaines branches pourraient encore se développer.
- de l'espace en quantité suffisante, pour permettre la modernisation des équipements existants et le développement des activités nouvelles dans les meilleures conditions.

Dans ces conditions, l'agglomération toulousaine doit s'apprêter à favoriser l'accueil de nouvelles entreprises, notamment : industries à technologie avancée, décentralisations éventuelles ou entreprises multi-nationales pouvant favoriser la diversification recherchée, industries mécaniques qui font actuellement défaut, enfin développement et desserrement de certaines entreprises locales, petites ou moyennes.

Les actions permettant d'atteindre de tels objectifs, sont à entreprendre à la fois par les collectivités publiques et les partenaires économiques dans le cadre d'un plan global et concerté et sont principalement les suivantes :

- a) développement des communications : autoroutières, aériennes avec les autres grandes villes françaises et étrangères, liaisons ferrées rapides, renforcement du réseau téléphonique.
- b) développement des services aux entreprises (Cf. ci-après activités tertiaires).
- c) actions de formation professionnelle.
- d) réservation et réalisation de zones d'activités suffisamment attractives.

Il demeure en effet fondamental d'offrir des structures d'accueil disponibles et bien adaptées. Le S.D.A.U. réserve à cette fin des surfaces importantes le long des grands axes de développement qui bénéficient de la proximité des grands moyens de communication (autoroutes, voie ferrée, aéroport) : axe Nord, zone Ouest (Blagnac, Colomiers) axe Sud-Ouest s'étendant de Toulouse jusqu'à Muret, axe Sud-Est de Montaudran jusqu'à Labège-Escalquens. D'autres zones pour les activités diverses, plus légères et davantage intégrées aux zones d'habitat sont également réservées dans divers secteurs de l'agglomération.

Si une industrie lourde comportant des risques importants de nuisances devait se présenter, il paraît difficile de la localiser à l'intérieur de l'aire du S.D.A.U. Une décision ne pourra être prise qu'après examen de chaque cas particulier et recherche de localisations possibles et compatibles avec l'environnement sur un périmètre plus large. Il serait néanmoins très souhaitable de se prononcer rapidement sur l'opportunité de réserver l'avenir pour une telle éventualité, et sur le choix de sites à préserver à cette fin, avec l'accord des collectivités intéressées.

L'équipement de ces zones doit se faire au fur et à mesure des besoins, mais un stock doit demeurer disponible à l'avance, réparti sur plusieurs secteurs afin de pouvoir répondre immédiatement à tous les types de demande.

L'accent sera mis également sur la qualité d'aménagement des zones (architecture, intégration au site, aménagements paysagers, équipements) qui devraient présenter le visage de parcs industriels attractifs et sans nuisance.

- e) promotion d'opérations particulières : opérations de bâtiments locatifs, désserrement, diversification et modernisation d'entreprises locales, etc...
- f) concertation plus étroite entre les divers partenaires et aménageurs, en liaison avec les structures régionales afin d'améliorer les conditions d'accueil des industriels et leur offrir un interlocuteur susceptible de leur garantir l'ensemble de leurs conditions d'implantation et d'insertion locale dans les délais voulus.

2.4. LE SECTEUR TERTIAIRE.

Il constituera de plus en plus le point fort du développement économique. Ainsi que la tendance a déjà commencé à le montrer, ce développement sera peut être moins le fait du secteur public, déjà arrivé à un niveau d'effectifs important. Ainsi la croissance des effectifs de l'enseignement, très forte ces dernières années notamment grâce au développement de l'université et au passage à l'âge scolaire de la vague de natalité d'après-guerre, sera-t-elle probablement désormais moins forte.

Par contre, le secteur tertiaire privé semble toujours promis à une forte expansion. L'accroissement constant des besoins en services à la population, lié à l'émergence de préoccupations qualitatives dans la vie quotidienne, ne pourra aller qu'en s'accroissant. L'importance de ce type de services augmentera donc encore plus rapidement que la population elle-même. De même, les services aux entreprises sont appelés à se développer. Constituant un élément essentiel du développement économique de l'agglomération grâce à ses incidences sur la vie des entreprises, la multiplication de ces services devra être favorisée par tous les moyens possibles.

Il faut enfin souligner l'importance grandissante de la décentralisation tertiaire, qui n'en est actuellement qu'à ses débuts et devrait fournir l'occasion de créations d'emplois non négligeables, en particulier d'emplois féminins. Une politique active d'accueil de ces décentralisations sera un élément important du développement de l'agglomération toulousaine.

Un objectif qualitatif particulièrement important est à souligner : c'est celui d'une diversification et d'un "enrichissement" du secteur tertiaire. Il est indispensable en effet que se développent, notamment à l'occasion de décentralisations, les activités à caractère directionnel et les services de haut niveau qui donneront véritablement à l'agglomération toulousaine sa dimension de capitale régionale.

En ce qui concerne le développement du secteur tertiaire dans son ensemble, un moyen d'action essentiel sera la création de structures d'accueil.

Il pourra s'agir soit de zones d'activités traitées de façon à accueillir des activités tertiaires, soit d'opérations particulières du type "bureaux en blanc" dont l'implantation devra être contrôlée et guidée de façon à répondre aux objectifs urbanistiques choisis.

La ségrégation qui consisterait à concentrer les implantations de façon systématique dans des "zones tertiaires" est évidemment à éviter. Toutefois, dans certains cas, un tel regroupement peut être justifié par la présence d'un équipement particulier (zone aéroportuaire de Blagnac, projet de zone destinée à la recherche à proximité de Rangueil-Lespinet), à proximité d'un centre (peut-être au Mirail), etc... Il sera souhaitable de toutes façons de prévoir, dans toute zone d'activités nouvelles, la possibilité d'implantation d'emplois tertiaires divers.

En ce qui concerne les opérations de bureaux, leur développement devra être contrôlé en raison de leur impact important sur l'environnement. Il faudra notamment s'efforcer de bénéficier des possibilités d'animation qu'elles représentent, lorsqu'elles sont intégrées à un tissu urbain assez diversifié, en les dirigeant de façon préférentielle vers le Mirail et les centres secondaires. Ceci concerne aussi bien les opérations de bureaux "en blanc" que les décentralisations ou les grosses implantations et le développement du tertiaire public.

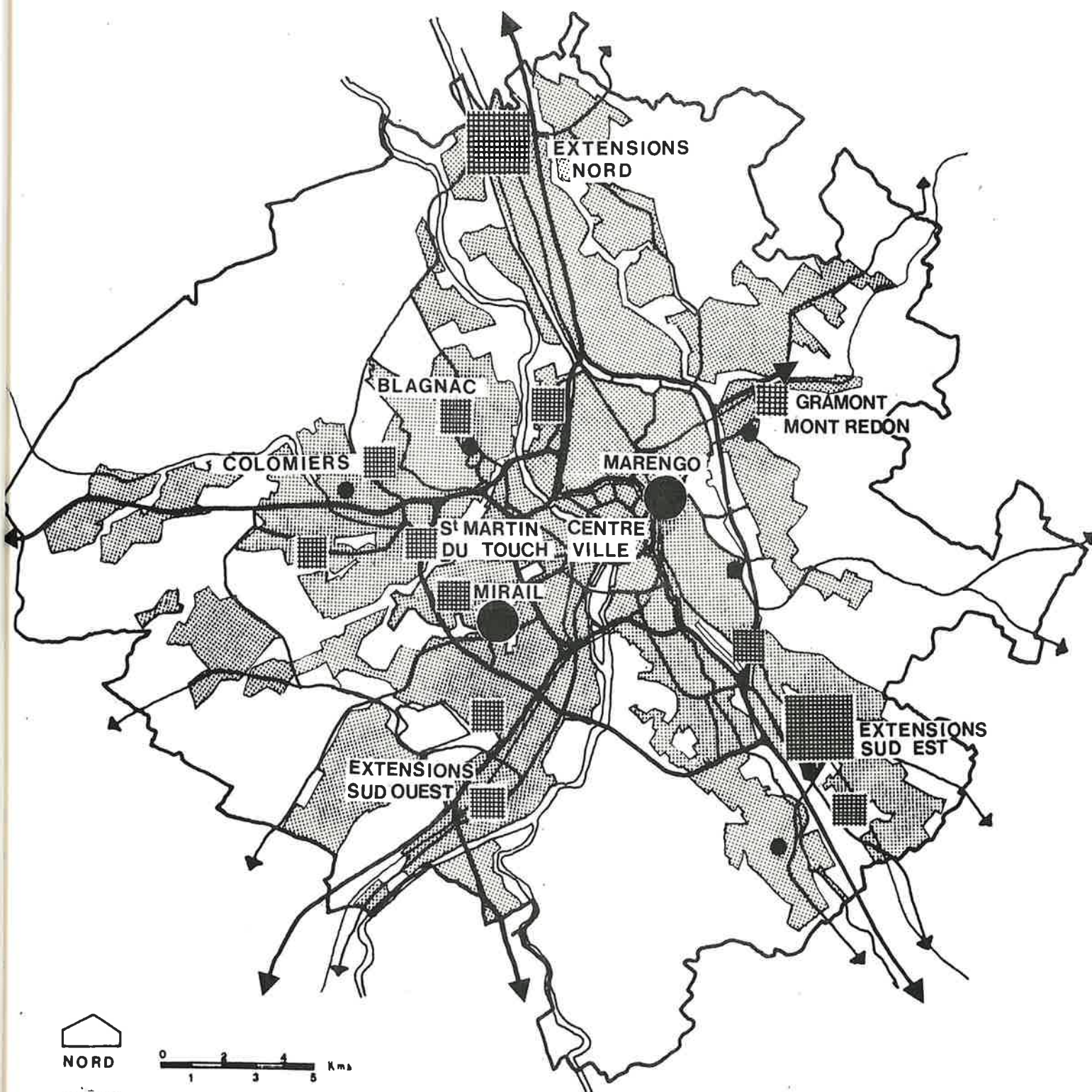
Dans cette optique, les localisations préférentielles pour des implantations tertiaires en général et surtout les implantations de bureaux seront d'abord Jean-Jaurès - Marengo qui doivent constituer à terme un véritable "centre directionnel", et le Mirail, dont la vocation de centre complémentaire doit être ainsi affirmée.

Parallèlement, dans le centre actuel, il sera souhaitable de freiner la transformation des logements en bureaux, qui conduit à une ségrégation sociale accrue en chassant les habitants vers la périphérie. Les activités de direction et le tertiaire supérieur, qui nécessitent un certain regroupement, et de nombreux services communs ainsi que du tertiaire d'exécution s'y maintiendront cependant, mais les implantations nouvelles de grande taille devraient y être évitées.

Les zones d'activités à caractère spécialisé, liées à l'aéroport ou aux centres de recherche, accueilleront également de façon préférentielle les activités tertiaires. Mais celles-ci pourront également s'implanter sur toutes les zones d'activités, et des surfaces devraient être réservées à cet effet en particulier dans les zones futures offrant un environnement privilégié (Labège, Saint Martin du Touch).

D'une façon générale cependant, les implantations de bureaux ne nécessitent pas un regroupement tel qu'il se pratique, pour des raisons fonctionnelles, pour les activités industrielles de production. Leur principal besoin étant celui de la desserte, pour les employés et les visiteurs, par route ou par transport en commun, ces implantations pourront être dirigées notamment vers la vallée de l'Hers où elles bénéficieront à la fois d'une accessibilité et d'un environnement particulièrement favorables ("bureaux verts" avec accès autoroutier) et vers certains centres secondaires (Colomiers Castanet).

PRINCIPAUX POLES D'ACTIVITES FUTURS



NORD

0 1 2 3 4 5 Kms



POLES DE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL



PRINCIPALES LOCALISATIONS PREFERENTIELLES POUR LES BUREAUX
ET LES ACTIVITES TERTIAIRES

3. L'HABITAT

En matière d'habitat, l'Agglomération doit faire face à deux problèmes :

- La ville doit s'étendre et procurer des logements aux habitants nouveaux.
- Elle doit aussi se préoccuper des habitants existants, se rénover, se restaurer. Refuser cette évolution serait accepter le dépérissement de la ville actuelle et surtout de son centre historique, avec pour grave conséquence la non réalisation d'un des objectifs premiers du Schéma Directeur : le maintien de la population du centre ville à son niveau de 1968.

3.1. L'EVOLUTION PASSEE.

On a construit 33 000 logements entre 1962 et 1968 et 42 000 logements entre 1968 et 1974.

Depuis 1968, on construit en moyenne 7 000 logements par an (3 700 à Toulouse, 3 300 en périphérie) se répartissant globalement à 37 % en individuels et 63 % en collectifs. La périphérie recevant la majeure partie des individuels.

Les H.L.M. représentent 27 % des logements construits depuis 1968, les logements aidés 50 %, les logements non aidés 23 %. En matière de prix, de localisation et d'offre de logements, le secteur du logement social est celui qui pose les problèmes les plus difficiles.

3.2. LES BESOINS QUANTITATIFS.

Les besoins en construction de nouveaux logements doivent répondre à l'accueil de la population nouvelle, ainsi qu'aux désirs de mobilité des habitants actuels. Il faut toutefois tenir compte de la nécessité d'accentuer l'effort de restauration et de réhabilitation de l'habitat existant afin d'accroître les possibilités d'accueil des quartiers anciens et d'éviter la fuite de leur population.

Compte tenu de ces divers éléments, les besoins à court terme peuvent être évalués entre 6 000 à 8 000 logements nouveaux ou réhabilités par an. A plus long terme, ce rythme annuel devra être adapté à la pression démographique effective.

3.3. POLITIQUE DU LOGEMENT.

La politique du logement doit être axée sur la recherche de l'équilibre social des quartiers et sur la réalisation d'un cadre de vie à l'échelle humaine, satisfaisant aux exigences de qualité que les habitants sont en droit d'attendre, tant de l'architecture des bâtiments que des espaces collectifs et de la disposition des équipements.

Une bonne organisation des cités modernes implique le regroupement des principales fonctions sociales liées à la vie quotidienne, autour de pôles d'attraction susceptibles de faire naître une vie de quartier (équipements divers, commerces, animation urbaine). Lorsque ces pôles d'attraction existent déjà, le maintien d'une vie intense pourra justifier la réalisation de logements à proximité et l'amélioration des logements existants.

Les opérations nouvelles d'urbanisme lorsqu'elles ne sont pas liées à un centre existant seront conçues comme des ensembles urbains complets apportant avec les logements la totalité des équipements de superstructure disposés au mieux pour faire naître la vie et l'animation dans les quartiers.

La diversité des logements sera recherchée dans tous les quartiers :

a) Diversité des types de logements affectés à chaque catégorie sociale (H.L.M., logements aidés, non aidés...) afin d'éviter les ségrégations massives.

On évitera dans toute la mesure du possible les trop grosses opérations immobilières d'une même catégorie et l'on recherchera des dispositions appropriées pour que se développent des communautés diversifiées.

En ce qui concerne les logements sociaux, il faudra éviter que se poursuivent les tendances actuelles, qui faute de terrains disponibles et à un prix abordable, rejettent de plus en plus ces derniers vers la périphérie éloignée, au gré des opportunités foncières. Cette situation est génératrice de graves ségrégations. Une politique d'ensemble de localisation du logement social doit être mise en oeuvre, supposant au préalable la réservation par les collectivités locales et les promoteurs publics concernés de terrains convenablement répartis dans l'agglomération et à proximité des équipements et des centres urbains. Elle doit également aller de pair avec la réhabilitation des logements anciens dans les quartiers existants pour les transformer en logements sociaux.

b) Diversité des formes d'habitat.

La trop grande uniformité des lotissements sera évitée de même que la trop **grande uniformité** des ensembles collectifs. Il sera recherché dans toute la mesure du possible, la juxtaposition des deux formes d'habitats, collectifs et individuels.

Pour cela l'habitat collectif doit s'adapter profondément à l'évolution des goûts et des modes de vie. Des bâtiments en hauteur seront évités dans les quartiers traditionnellement bas pour ne pas détruire une certaine image familière du paysage urbain.

L'habitat collectif devra être modelé par paliers de hauteur pour s'harmoniser avec l'habitat existant s'il y a lieu, ou l'habitat individuel nouveau des programmes d'urbanisme diversifiés.

De même des zones d'habitat individuel organisées, intégrées à une conception d'ensemble et respectant le site seront privilégiées par rapport au développement inorganisé de la banlieue pavillonnaire.

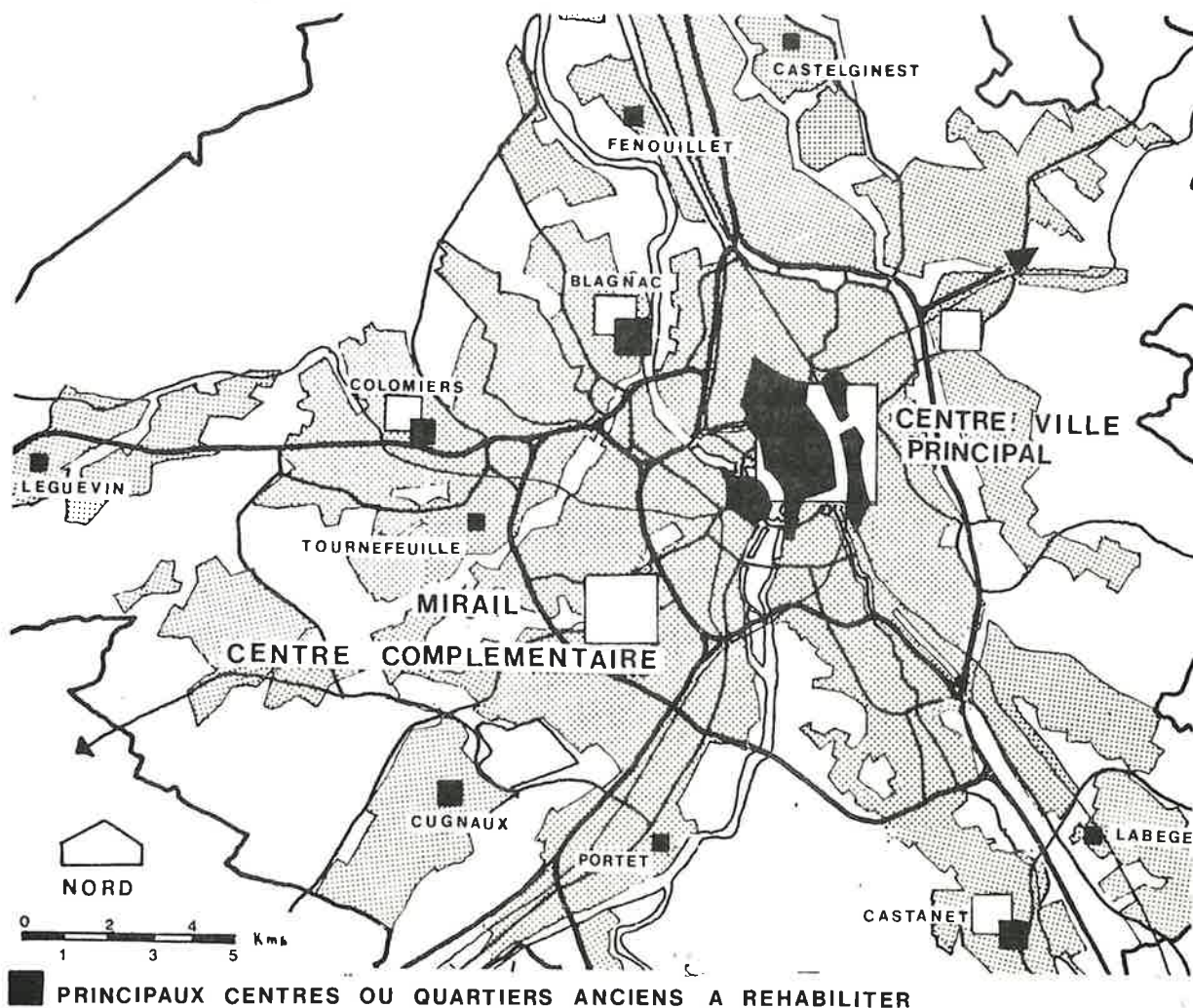
3.4. LA REHABILITATION DE L'HABITAT DANS LES CENTRES ET QUARTIERS ANCIENS.

La Ville de Toulouse ainsi que certaines communes périphériques déjà anciennes disposent d'un patrimoine de logements nécessitant une réhabilitation importante. Ce tissu urbain d'architecture dite "toulousaine" représente l'âme des cités existantes, mais pour diverses raisons a tendance à se dégrader (habitants âgés, manque de confort, taudification...).

Une politique globale de restauration doit être entreprise (Cf. expérience du quartier St-Aubin) permettant une mise en valeur des quartiers anciens par des aménagements nouveaux : récupération d'espaces verts, curetage des immeubles insalubres, réorganisation des circulations et parkings, création de voies piétonnes... et par une amélioration de l'habitat (mise aux normes de confort, aspect extérieur).

Le maintien sur place des populations existantes sera assuré dans toute la mesure du possible (personnes âgées à faibles revenus, immigrés, etc...) grâce à une meilleure utilisation des aides publiques au logement et à la réalisation de programmes immobiliers appropriés, logements sociaux, foyers de personnes âgées ou de travailleurs.

REHABILITATION DE L'HABITAT ANCIEN



4. LES GRANDS EQUIPEMENTS D'AGGLOMERATION

4.1. LES INFRASTRUCTURES AUTRES QUE LA VOIRIE.

a) EAU POTABLE.

Les besoins en eau potable de l'agglomération, à terme, peuvent être évalués à environ 550 000 m³/jour.

Actuellement, l'agglomération toulousaine est alimentée en eau par un très grand nombre de communes ou syndicats :

Toulouse

Blagnac

Canton Centre Nord

Montagne Noire

Banlieue Sud-Est

Côteaux de Castanet

Clermont-le-Fort

Portet - Roques

Banlieue Sud-Ouest

Vallée de la Save et des Côteaux de Cadours

Banlieue Ouest

On s'aperçoit ainsi que certaines communes de l'agglomération toulousaine, qui auront un développement important, sont alimentées à partir de points d'eau situés à plus de 50 km.

Les points d'eau situés en aval de Toulouse risquent d'être pollués.

Les autres captages situés aussi bien en rivière que dans la nappe ne font pas l'objet de périmètre de protection.

Il n'est pas, dans l'objet du S.D.A.U., de définir les mesures à prendre. Des études devront être poursuivies dans ce domaine. Toutefois, il semble :

1) qu'il faille étudier la possibilité de revoir la structure d'alimentation en eau potable pour rentabiliser au mieux les investissements des stations de pompage de l'agglomération.

2) que les besoins nouveaux pourront, en grande partie, être assurés par le renforcement des usines de Clairfond et Pech David, dont la production pourrait être respectivement portée à 150 000 m³/jour et 250 000 m³/jour.

3) que des mesures de protection de chacun des points d'eau devront être prises.

4) que l'on puisse envisager, à terme, l'interconnexion des réseaux.

b) ASSAINISSEMENT.

La carte ci-jointe fait ressortir l'emplacement de l'ensemble des stations d'épuration de l'agglomération.

En ce qui concerne la commune de Toulouse, les effluents sont pratiquement tous traités à la station d'épuration de Ginestous. La majorité des stations d'épuration des autres communes sont situées en bordure de cours d'eau qui, à l'étiage, ont un très faible débit, notamment le long de l'Hers et du Touch.

Plusieurs solutions semblent possibles :

1) Relier les réseaux des communes ayant des stations dont les rejets se font dans l'Hers et le Touch aux collecteurs E et F que la ville de Toulouse doit réaliser.

2) Réalimenter certains cours d'eau au moment de l'étiage.

c) ORDURES MENAGERES ET DECHETS INDUSTRIELS.

Actuellement, il existe 3 stations de traitement : au Mirail, au Ramier et à Colomiers. Une nouvelle station devrait être créée d'ici un an à Muret.

Beaucoup de communes, ne faisant pas partie de syndicats, mettent en dépôt leurs ordures ménagères dans des décharges contrôlées. C'est environ 700 tonnes/jour d'ordures ménagères qu'il faudra traiter d'ici 20 ans. A terme il semble nécessaire que l'ensemble des ordures ménagères de l'agglomération soit traité dans des usines.

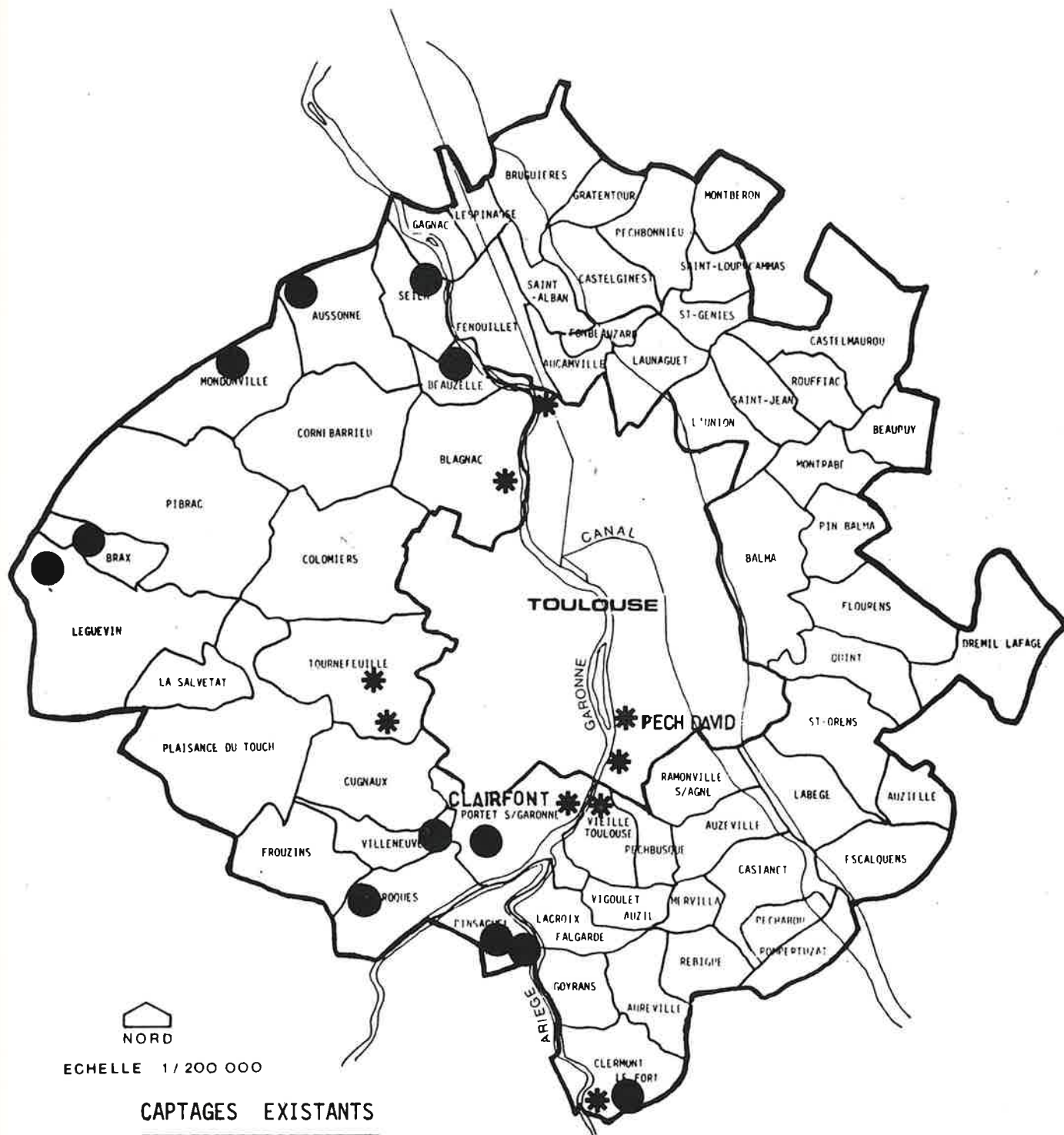
Les ordures ménagères devraient être traitées à partir des stations :

- du Mirail à agrandir,
- de Ginestous à créer,
- de Colomiers,
- de Muret.

L'usine du ramier serait abandonnée et une usine spéciale pour le traitement des déchets industriels pourrait être créée à Ginestous.

La solution est à trouver dans le cadre du schéma départemental de collecte et de traitement des ordures ménagères.

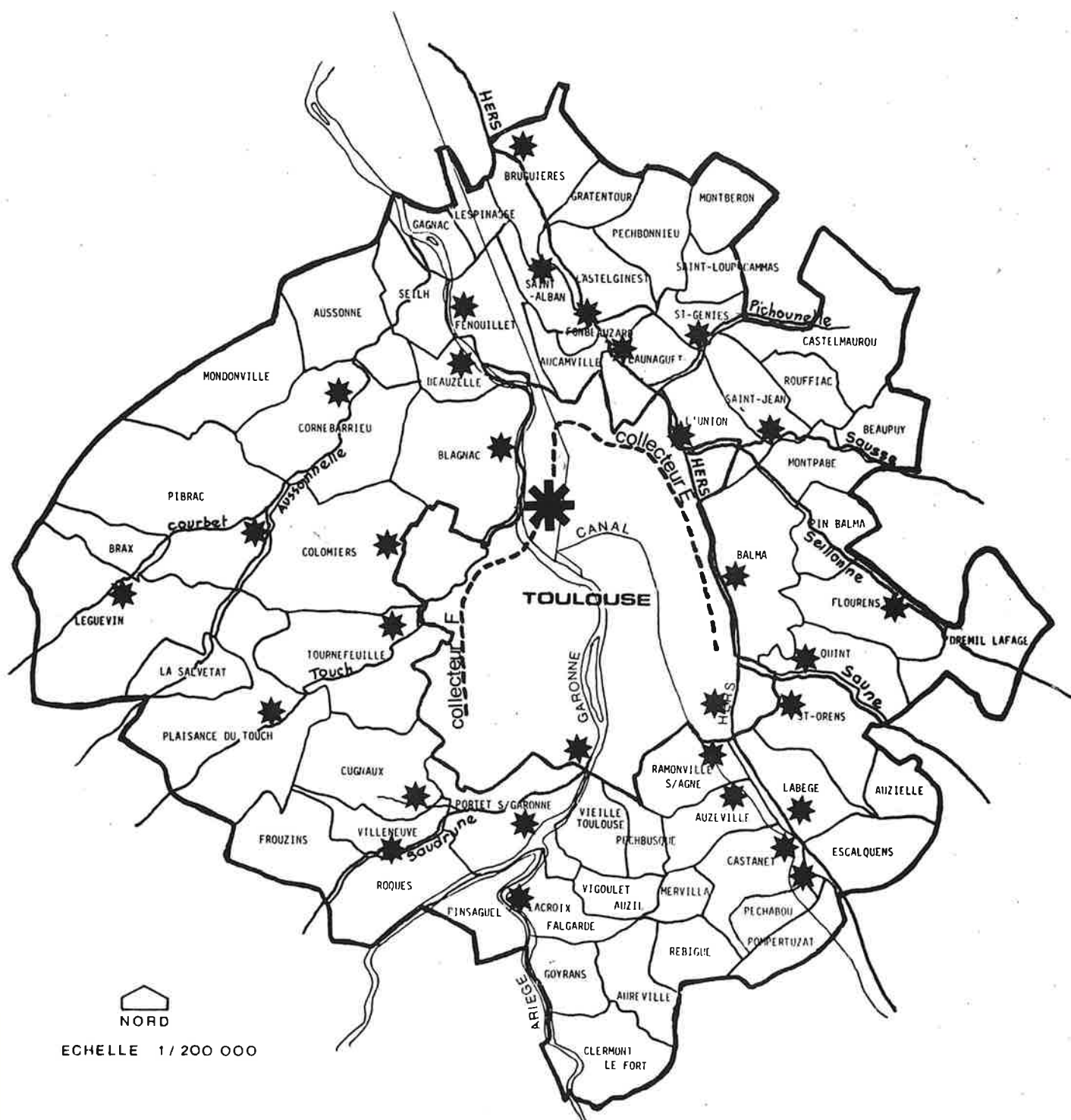
ALIMENTATION EN EAU POTABLE



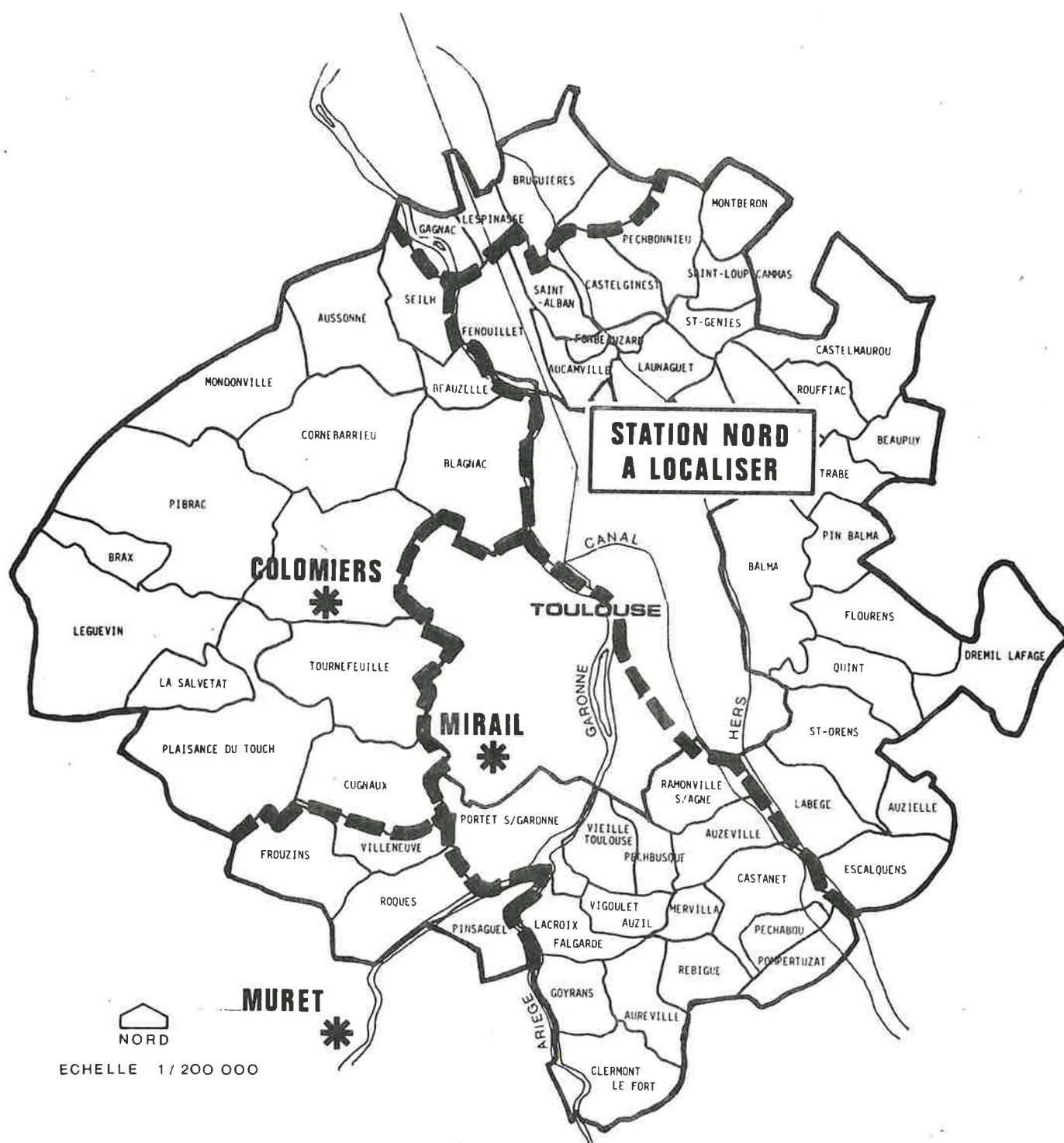
* Captage en rivière.

- Captage en nappe.

ASSAINISSEMENT



TRAITEMENT DES ORDURES MENAGERES



* STATIONS DE TRAITEMENT EXISTANTES OU EN PROJET

d) AEROPORTS.

L'Aéroport de Toulouse-Blagnac, dont la vocation nationale et internationale s'affirme de plus en plus, et qui est situé à proximité immédiate de l'agglomération, constitue un atout économique majeur pour celle-ci.

Les transports aériens se développent (686 000 passagers en 1974), et de nouveaux aménagements sont à prévoir en fonction des évolutions prévisibles de trafic à long terme (environ 5 000 000 de passagers).

La Chambre de Commerce et d'Industrie construit actuellement une Aérogare moderne permettant d'accueillir un tel trafic. De plus, il est prévu, en complément à l'aéroport de Blagnac, une piste pour avions à décollage et atterrissage court (piste A.D.A.C.).

L'agglomération possède, en outre, d'autres aérodromes :

- Montaudran, qui est utilisé exclusivement par le centre de réparation d'Air France et qui n'aura pas à recevoir d'extension.
- Toulouse-Lasbordes, qui est très bien situé et qui dispose d'installations de qualité. Toutefois, compte tenu de sa proximité de Toulouse, il semble peu souhaitable de prévoir son extension pour l'aviation d'affaires.
- L'aérodrome Militaire de Francazal qui devrait, en son état actuel, répondre aux besoins à long terme.

e) VOIES NAVIGABLES.

L'aménagement du Canal du Midi de Bordeaux à Sète est un élément qui favorisera le développement de la région. L'idée d'une déviation du Canal dans la vallée de l'Hers a été abandonnée car il est possible de mettre en gabarit le Canal dans sa traversée de Toulouse, en supprimant les écluses de Bayard et Matabiau, en les remplaçant par un ouvrage unique situé en amont du Pont Riquet.

f) CENTRE ROUTIER.

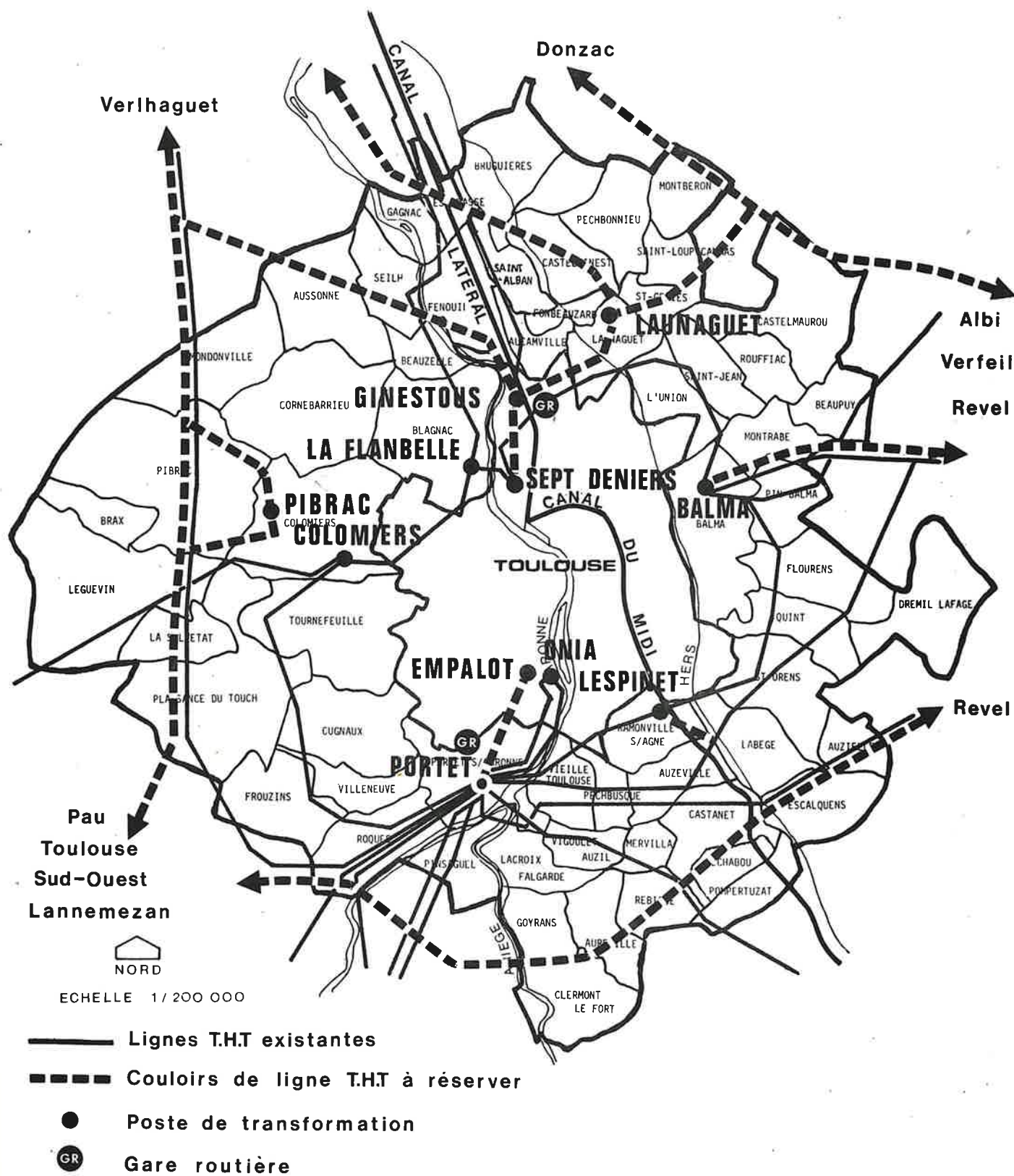
A proximité du Marché Gare (marché d'intérêt national) en zone Nord (Z.A.C. de Fondreyre) est prévue la localisation d'un centre routier moderne (bureau de fret; bureaux commerciaux, hangars de groupage et de stockage, parkings, centre d'entretien) et la réinstallation des magasins généraux qui ont abandonné le vieux centre pour des raisons de commodité (problèmes de circulation, vétusté des locaux).

En outre, existe déjà dans la zone industrielle de Bois Vert un Centre Routier lié plus particulièrement à l'axe de communication Sud-Ouest vers les Pyrénées et l'Espagne. Il s'avèrera peut-être nécessaire, à plus ou moins brève échéance, d'équiper de la sorte l'axe de communication Sud-Est en direction de Marseille-Fos et de Barcelone.

g) TRANSPORT D'ENERGIE.

Le schéma ci-contre fait ressortir les couloirs à réserver pour la réalisation des lignes très hautes tensions.

TRANSPORT D'ENERGIE ELECTRIQUE



4.2. LES EQUIPEMENTS DE SUPERSTRUCTURES.

Une grande agglomération ayant rang de métropole régionale rassemble l'essentiel des activités de services et se doit de fournir à la population locale et régionale les équipements nécessaires à la satisfaction des besoins les plus variés.

Elle est le support naturel de grands équipements qui, tout en contribuant à son rayonnement ne peuvent trouver qu'en son sein les conditions favorables à leur développement et à leur épanouissement.

a) L'UNIVERSITE ET L'ENSEIGNEMENT.

L'Université regroupe, grandes écoles comprises, environ 50 000 étudiants. C'est la seconde de France par les effectifs. Elle se localise aujourd'hui dans des ensembles modernes : Faculté de Lettres au Mirail, Faculté de Sciences, de Médecine, et Dentaire de Rangueil, Faculté des Sciences Sociales (Droit, Sciences Economiques) à l'Arsenal.

Ces infrastructures nouvelles doivent être capables d'absorber les effectifs attendus dans l'avenir. Les seuls changements à envisager sont les adaptations qualitatives nécessaires à la suite des évolutions difficilement prévisibles aujourd'hui.

Un problème posé par l'Université est cependant l'insuffisance des équipements d'accompagnement : équipements sportifs, résidence et restaurants universitaires dont la capacité actuelle devrait être multipliée par 2. Il faudrait, dans ce domaine, rechercher des terrains à proximité immédiate des installations existantes pour éviter un éparpillement dans l'espace, cause de graves problèmes de transports.

Quant aux établissements d'enseignement secondaire, l'évolution démographique pourra éventuellement justifier dans l'avenir de nouvelles créations susceptibles d'intéresser tout un secteur de l'agglomération : lycées d'enseignement général classiques, lycées techniques, C.E.T. ou certains C.E.S. qui peuvent présenter, surtout en périphérie, une vocation intercommunale.

Il est encore difficile de préciser les besoins quantitatifs en la matière qui doivent également tenir compte des capacités résiduelles des équipements existants. Les éventuelles localisations nouvelles seront à rechercher préférentiellement au coeur des zones d'urbanisation les plus structurées. Les options à ce niveau devront être précisées par des études ultérieures dans le cadre d'une concertation intercommunale.

b) LES EQUIPEMENTS CULTURELS.

L'importance du rayonnement culturel de l'agglomération Toulousaine, qui atteint l'ensemble de la région, justifie qu'à terme soit prévus de nouveaux locaux, ceux qui existent bien que nombreux, risquant de s'avérer rapidement insuffisants. Le développement des activités théâtrales, musicales, artistiques (musées, etc...) et plus généralement l'extension de la diffusion de la culture auprès du public nécessiteront probablement l'aménagement de

nouveaux lieux d'accueil de qualité et de capacité importante, dont la localisation préférentielle se situera dans le centre de Toulouse, et dans le centre complémentaire du Mirail. On pourra envisager dans certains cas la récupération de locaux dans des bâtiments existants.

Enfin, au niveau des quartiers, les équipements culturels seront également à développer, ainsi qu'en périphérie où ils pourront avoir, si besoin est, une vocation intercommunale, notamment dans les centres secondaires.

c) LE CENTRE HOSPITALIER REGIONAL.

Il regroupe les établissements de Purpan, la Grave, l'Hôtel Dieu et comprend 2 355 lits, auxquels il faut ajouter le C.H.U. de Rangueil (1 360 lits) et l'Hôpital Psychiatrique Marchand (1 045 lits).

Les besoins, à terme, sont donc couverts (ouverture récente du C.H.U. de Rangueil). Toutefois de nouveaux lits devront être créés en maternité, psychiatrie et gériatrie.

d) LE CENTRE D'ACCUEIL DES CONGRES.

L'agglomération toulousaine souffre actuellement d'un sous-équipement en matière de possibilité d'accueil des congrès importants. Il sera donc souhaitable de prévoir la réalisation d'un Palais des Congrès moderne avec tous les équipements annexes qui se situerait soit au Mirail, soit à Marengo où il bénéficierait des meilleures conditions d'accessibilité.

Notons également que la Région et ses institutions vont être amenées à se développer. Si l'Etablissement Public Régional souhaitait réaliser pour ses besoins un équipement spécifique, son implantation pourrait s'envisager soit au Mirail, soit à Marengo, participant ainsi à la volonté exprimée par le S.D.A.U. de développer ou de structurer les centres urbains. Une autre solution peut consister également à utiliser, en particulier pour les séances plénières, d'autres locaux notamment ceux du futur Palais des Congrès.

e) LES COMPLEXES SPORTIFS ET DE LOISIRS.

Aujourd'hui, l'agglomération dispose du Parc Toulousain, vaste complexe sportif (stades, piscines, terrains d'entraînement, tennis...).

Bientôt, en plus de la forêt de Bouconne, elle mettra à la disposition de sa population quatre zones vertes (La Ramée, Pech David, Sesquières et les Argoulets) regroupant près de 700 hectares pour les loisirs périurbains ; ce qui ne dispense pas d'aménager dans la ville les espaces verts de fréquentation quotidienne nécessaires à un cadre de vie correct et à une meilleure qualité de vie des habitants.

La Garonne permettra dans l'avenir de développer les loisirs nautiques aussi bien en amont (embouchure Garonne-Ariège) qu'en aval (zone de Blagnac) de Toulouse. Ces équipements importants ne préjugent pas des aménagements intercommunaux qui pourraient être faits en vue de revaloriser l'environnement de certaines zones d'habitat particulièrement traumatisées par l'exploitation anarchique de gravières.

Plus généralement de nombreux équipements de loisirs (piscines, etc...) devraient faire l'objet d'une planification intercommunale dès lors que la taille des communes concernées ne peut justifier leur création au seul niveau communal.

5. L'ARMATURE COMMERCIALE

L'armature commerciale du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme doit répondre à deux critères :

- satisfaire au mieux les besoins de la population existante et future en matière commerciale, et s'adapter aux besoins évolutifs des consommateurs.
- permettre une bonne structuration de l'urbanisation, le commerce devant contribuer à l'animation urbaine, s'intégrer à l'environnement et à d'autres équipements publics, dans le cadre des options d'urbanisme du S.D.A.U.

5.1. ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE.

Aujourd'hui l'appareil commercial de l'agglomération (1) semble suffisant pour répondre aux besoins de la population (767.000 m² de surface de vente pour 7170 commerces). Il se compose de :

- l'hypercentre de Toulouse (commerce de biens comparatifs, commerce de luxe, grands magasins...) particulièrement dense et vivant (220.000 m² de surface de vente).
- les hypermarchés périphériques : Mammouth, Géant Casino, Euromarché, Carrefour, Horizon 2000 (commerces de biens banaux, quotidiens...) particulièrement bien représentés à Toulouse (première agglomération de France pour ce type de commerce en surface de vente par habitant).
- le commerce des quartiers : petits centres commerciaux, super-marchés, supérettes, commerces indépendants disséminés dans le tissu urbain, plus ou moins développé selon les quartiers, satisfaisant aux besoins de proximité de la population.

La définition de l'armature commerciale de l'agglomération doit tenir compte de cette structure existante, sans oublier toutefois que des évolutions importantes restent toujours possibles dans l'avenir en matière de formes de distribution.

5.2. L'ARMATURE COMMERCIALE FUTURE.

La population se développant, de nouveaux besoins en commerce vont apparaître et devront être satisfaits au mieux.

Ce développement devra être conçu en fonction de la croissance démographique, des besoins des consommateurs, du nécessaire équilibre entre les diverses formes de distribution, et des objectifs d'urbanisme.

(1) Cf. "Enquêtes sur l'appareil commercial de l'agglomération toulousaine".

Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie. Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine. 1974.

Les implantations commerciales devront, beaucoup mieux que dans le passé, s'intégrer aux structures urbaines existantes ou prévues et préserver un bon équilibre de l'agglomération tant au niveau du commerce que des formes d'urbanisation et de vie urbaine qu'il peut induire. Il conviendrait notamment que les initiatives des promoteurs privés portant sur des projets importants donnent lieu à une concertation avec les collectivités publiques concernées au niveau de l'agglomération, préalablement au choix d'un terrain d'implantation.

En matière de localisation, les options retenues sont les suivantes :

a) COMMERCE DE PROXIMITE.

- dans les futurs quartiers de façon à bien desservir la population supplémentaire en commerces de proximité. Il faut donc prévoir dans toute urbanisation nouvelle l'implantation de locaux commerciaux en rapport avec le nombre des nouveaux habitants, en cohérence avec les options d'urbanisme, et localisés au plus près des habitations. Dans certains cas, le développement des axes commerciaux existants pourra répondre à ces besoins nouveaux, dès lors que les populations nouvelles se localisent à proximité.

b) COMMERCE D'AGGLOMERATION.

- dans l'hypercentre actuel qui pourra se développer par densification ou par extension. L'hypercentre de Toulouse doit conserver son rôle de pôle principal d'attraction commerciale pour toute l'agglomération et la région. On évitera donc toute initiative tant dans le centre qu'en périphérie susceptible de compromettre la vitalité et la fonction commerciale de l'hypercentre.
- au Mirail, centre complémentaire de l'agglomération, où l'installation de commerces nombreux et diversifiés doit être encouragée pour venir conforter les implantations déjà existantes et s'intégrer avec des activités et équipements de centre urbain. Cette option implique que toute nouvelle activité importante de commerce ou d'animation, cherchant à s'implanter dans le secteur Sud-Ouest soit, ou bien orientée vers une installation au Mirail, ou à défaut autorisée en dehors du Mirail dans la mesure où elle n'est pas de nature à compromettre le développement commercial de ce dernier.

- sur les axes de développement de l'agglomération

Le développement de l'appareil commercial devra contribuer à réduire les déséquilibres géographiques qui subsistent dans l'agglomération. Il favorisera prioritairement la création des centres secondaires prévus au S.D.A.U. (voir ch. II, § 4), qui doivent structurer les axes de développement et comporter des équipements urbains, des services et des activités commerciales contribuant à l'animation urbaine et intéressant tout le secteur considéré.

- L'axe Nord-Est apparaît pour l'instant bien pourvu (notamment Mammouth et Centre Commercial Grammont). Si un certain développement commercial s'avère nécessaire dans l'avenir, il devrait s'articuler sur le centre secondaire d'agglomération prévu dans ce secteur.
- L'axe Sud-Ouest déjà bien développé (Carrefour, Horizon 2000, Meubles) ne devrait pas accueillir d'implantation importante nouvelle qui retarderait le développement du Mirail.
- L'axe Ouest doit pouvoir s'appuyer principalement sur le nouveau centre de Colomiers en cours de réalisation, et sur le pôle existant à Purpan (Euromarché).
- L'axe Sud-Est devra accueillir un équipement commercial en rapport avec son développement, à intégrer pour l'essentiel dans le centre secondaire prévu dans le secteur de Castanet.
- L'axe Nord qui n'est pas destiné à accueillir un développement démographique aussi important, pourra recevoir un équipement de dimensions raisonnables dont la localisation devra être recherchée au centre de gravité des populations et en fonction des structures urbaines prévues dans le secteur.

Plus généralement, compte tenu de l'évolution encore possible des diverses formes de distribution pour l'avenir, il conviendra de veiller, au niveau du commerce de l'agglomération, que toute implantation nouvelle ou que tout changement de nature et de vocation d'un pôle commercial existant, s'intègre harmonieusement aux zones d'habitat en fonction des besoins réels des citadins, des structures urbaines prévues, ne compromette pas la bonne répartition des équipements commerciaux au niveau de l'agglomération, et ne porte pas atteinte à la vitalité de pôles commerciaux dont le maintien demeurerait indispensable dans l'armature commerciale globale.

5.3. COMMERCES DE GROS.

L'armature commerciale décrite précédemment concerne les activités de commerce de détail. Or, le commerce de gros représente un secteur également très important, et dont le développement se poursuit au niveau de l'agglomération.

En matière de localisation, l'évolution récente se traduit par un départ des établissements encore situés au centre, et par un développement des implantations périphériques qui peuvent ainsi disposer de plus d'espace et d'une meilleure accessibilité. On a ainsi assisté soit à des localisations ponctuelles d'entrepôts dispersés dans divers secteurs de la périphérie, soit à des installations en zones d'activités organisées, soit enfin à un regroupement spécifique d'activités de commerces de gros dans un pôle spécialement conçu à cette fin (centre SCIGROS à Toulouse sur l'axe Sud-Ouest).

Dans l'avenir, il est souhaitable de favoriser ces formes de regroupement, et d'éviter les localisations "au coup par coup" qui s'insèrent souvent mal dans le tissu urbain (problèmes de circulation, d'environnement, etc...). Des implantations regroupées doivent être rendues possibles dans différents secteurs, au sein des zones d'activités prévues au S.D.A.U. et dont la vocation n'est pas uniquement industrielle. Il paraît souhaitable notamment, qu'en fonction des besoins de la profession, une vocation spécifique "commerce de gros" soit retenue pour certaines d'entre elles ou parties d'entre elles.

CHAPITRE VI

**LE PARTI D'AMENAGEMENT
DESCRIPTION PAR SECTEURS GÉOGRAPHIQUES**

Les chapitres précédents du rapport, présentent les grandes options du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme pour l'ensemble de l'Agglomération ainsi qu'une description plus approfondie par grandes fonctions.

La carte d'ensemble du schéma à long terme jointe au rapport donne la représentation spatiale des principales options. La légende permet une compréhension globale des indications de la carte.

Celle-ci a principalement pour objet, de montrer la cohérence dans l'espace géographique des options retenues : zones d'urbanisation, zones d'emplois, grands espaces verts, infrastructures et grands équipements d'agglomération. Elle ne saurait sans perdre son objet de départ, entrer dans une trop grande précision. Procédant par vastes zones homogènes qui définissent approximativement les limites de l'espace urbanisé aux horizons de l'An 2000, cette carte n'a pas pour but de rendre compte dans le détail, des actions d'aménagement propres à telle ou telle partie de l'agglomération. Il faut toutefois rappeler que ces actions devront être cohérentes avec les grandes options d'aménagement ainsi présentées.

Afin de permettre une meilleure compréhension du schéma, il a paru souhaitable de présenter des tableaux descriptifs des options d'aménagement spatial pour chaque secteur ; décrivant les principales dispositions concernant les zones naturelles, l'habitat, l'équipement, les activités et les liaisons.

De même, il a paru nécessaire de les illustrer par des schémas volontairement simplifiés, ne mettant en avant que l'essentiel, c'est-à-dire les actions qui auront un effet important sur la protection des sites et le maintien des espaces verts, sur l'organisation du développement urbain, l'amélioration du cadre de vie existant aujourd'hui et les conditions de l'ère future des citadins.

Les options d'aménagement retenues pour chacun des secteurs, conditionnent l'importance numérique de la population que chaque zone d'urbanisation est susceptible d'accueillir d'ici aux horizons de l'An 2000, en fonction des équipements prévus ou des zones d'emplois potentiellement réalisables, en fonction également de la nécessité de maintenir des zones à vocation agricole et d'assurer la protection de sites naturels en évitant une trop grande diffusion de la construction.

Des hypothèses de capacité d'accueil de population pour chacun des secteurs, résultant de la répartition des enveloppes globales retenues pour les horizons 1985 et 2000, ont été élaborées en conséquence.

Elles sont mises en parallèle avec la description et la représentation schématique des principales options d'aménagement qui devront être progressivement mises en oeuvre, constituant la justification effective des chiffres avancés.

Cette répartition de la population a été faite en tenant compte d'éléments propres à chacune des grandes zones géographiques considérées :

- Importance des zones naturelles et protection des sites.
- Dynamisme actuel de la construction qui témoigne de l'attrait résidentiel de la zone.
- Niveau actuel des équipements d'infrastructure et de superstructure et importance des projets envisagés.
- Capacité d'accueil des zones urbanisables.
- Importance des zones d'activités et dynamisme économique de la zone.

L'ensemble de ces éléments, constituant le support des hypothèses retenues pour chaque grande zone, s'inscrit dans la ligne directrice du parti d'aménagement proposé par le Schéma Directeur, en cohérence avec les hypothèses globales concernant l'Agglomération Toulousaine à moyen et long terme, présentées au chapitre III.

Un découpage de l'agglomération en six secteurs d'aménagement a été retenu :

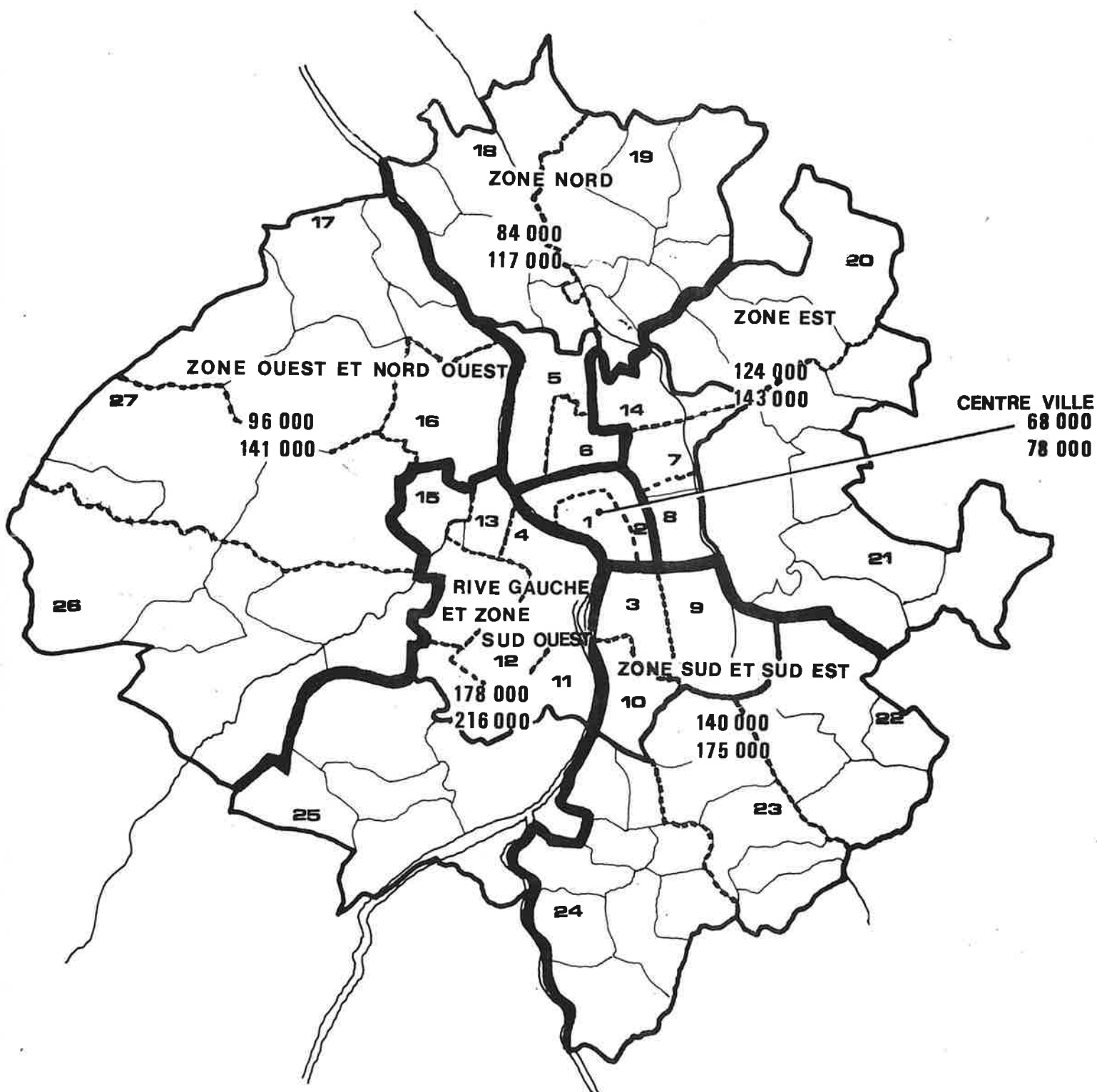
1. Le Centre-Ville
2. La Zone Nord
3. La Zone Est
4. La Zone Sud et Sud-Est
5. La rive gauche et la zone Sud-Ouest
6. La Zone Ouest et Nord-Ouest.

Il correspond à des grandes unités d'aménagement dont les limites ont été dictées, tant par la géographie que par le souci de prendre en compte dans l'espace, l'aire d'influence des grands équipements structurants. C'est ainsi que chacun des secteurs concerné à la fois une partie du territoire de la commune de Toulouse et un ensemble de communes périphériques dont l'interdépendance a paru évidente, sauf pour ce qui concerne le Centre-Ville et la zone Ouest Nord-Ouest.

Ces secteurs correspondent également à des groupements d'unités plus fines (secteurs INSEE) qui servent habituellement au calcul statistique.

DECOUPAGE EN SECTEURS D'AMENAGEMENT

Capacités d'accueil



0 2.5 5 10 Km

POPULATION
Hypothèse de capacité d'accueil
1 985
2 000

1. LE CENTRE VILLE

- COMMUNE DE TOULOUSE - ZONES 1 et 2.

ZONE_1.

Quartiers situés entre la Garonne et les Boulevards :

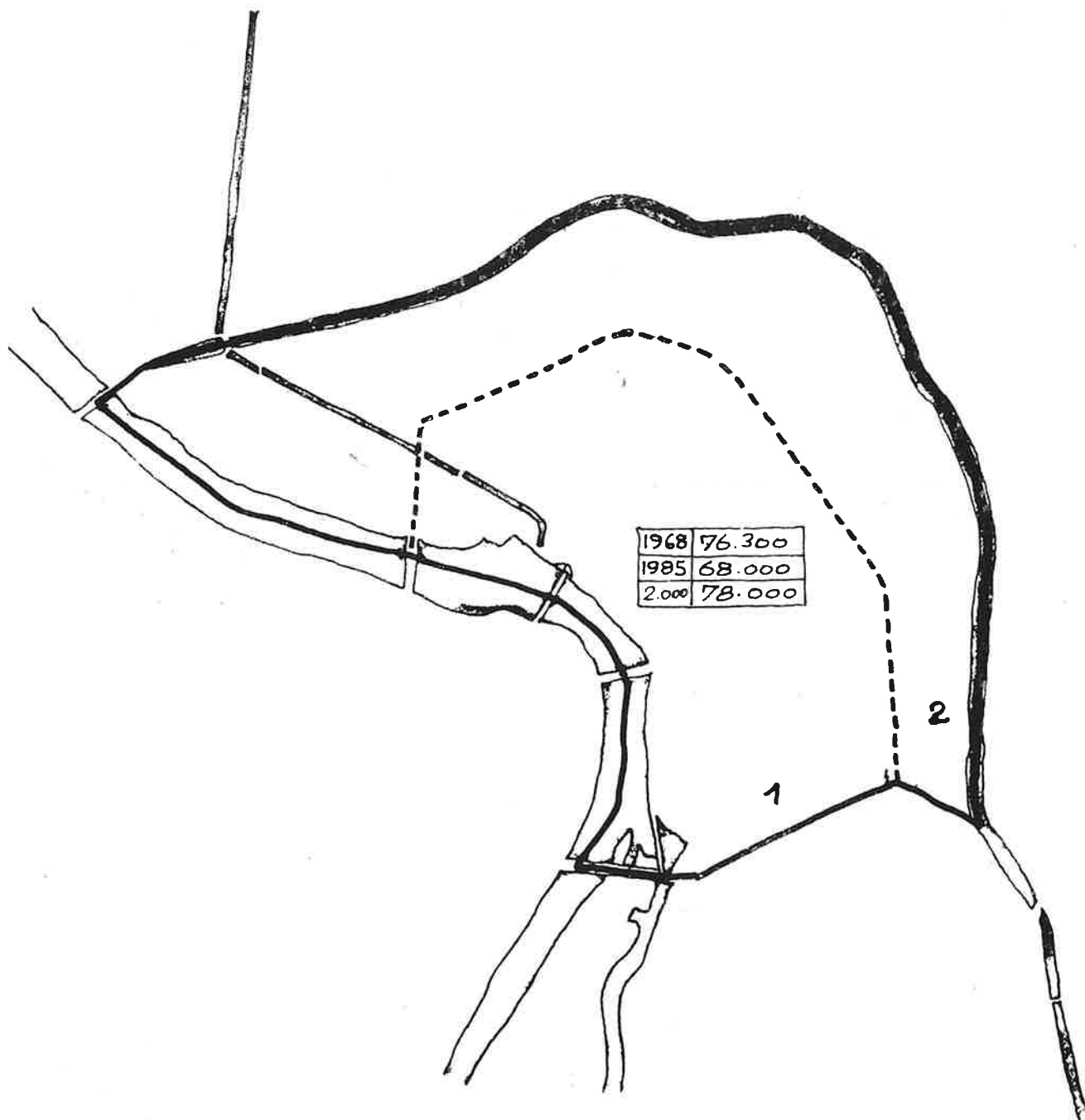
- Quartier Saint Etienne
- Quartier des Carmes
- Quartier Esquirol
- Quartier du Capitole-Wilson
- Quartier Saint Sernin .

ZONE_2.

Quartiers situés entre les Boulevards et le Canal :

- Quartier Saint Aubin
- Quartier Matabiau
- Quartier Arnaud-Bernard.

	ANNEES	POPULATION
Recense- ment	1962	83 637
	1968	76 300
Hypo- thèse	1985	68 000
	2000	78 000

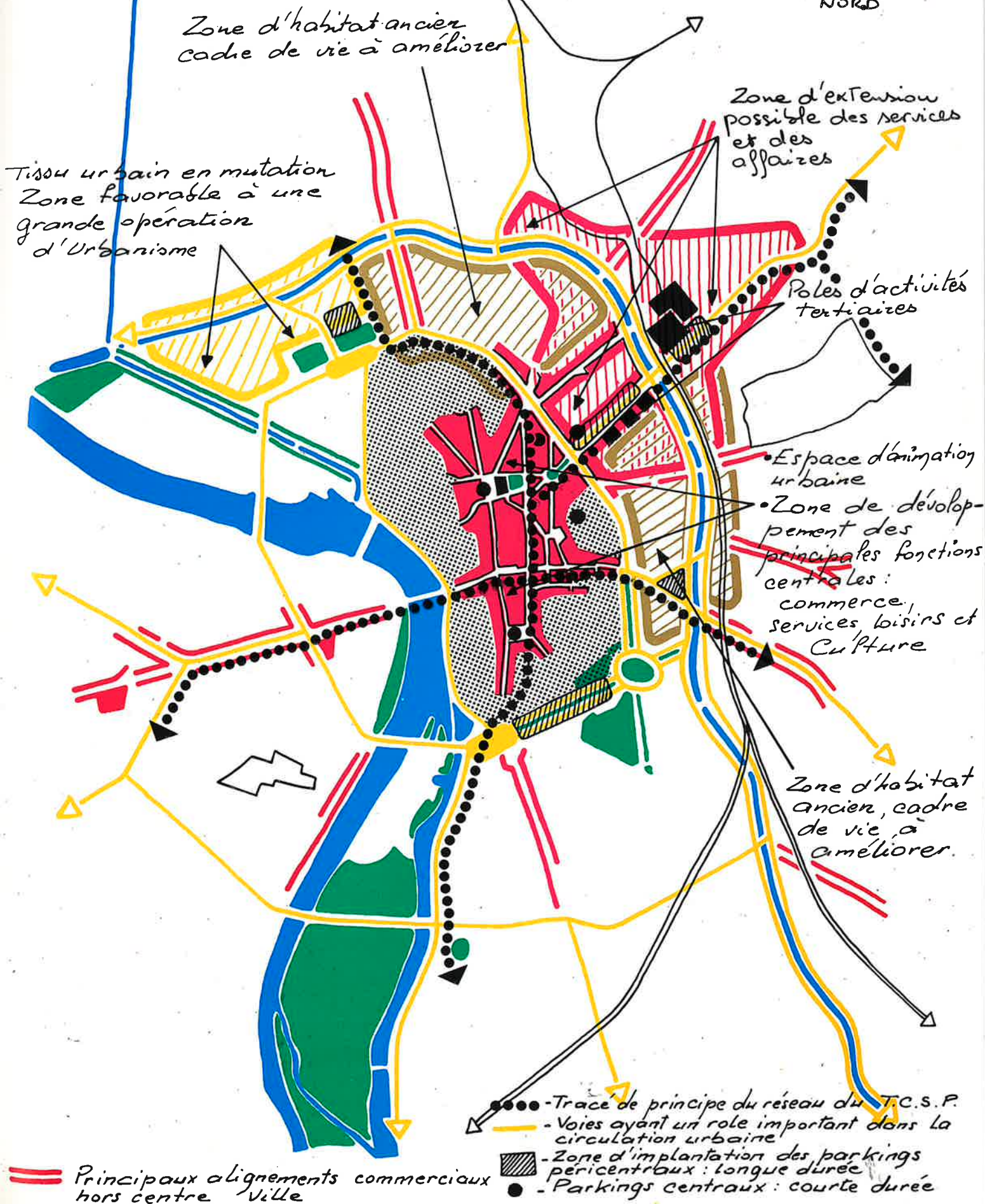


PRINCIPALES OPTIONS D'AMENAGEMENT

	Habitat	Equipements	Activités	Liaisons
Existant	- Habitat du centre ville de qualité inégale selon les quartiers, ne présentant pas de phénomène de taudification à grande échelle : - Dans le centre historique, habitat ancien de bonne qualité (Hôtels particuliers, belles maisons anciennes). Quelques immeubles vétustes et des logements sans confort. - Entre les boulevards et le Canal, habitat de qualité plutôt médiocre sauf pour quelques quartiers très limités et quelques opérations récentes.	- Regroupement des principaux équipements et services d'intérêt général liés à la fonction de capitale régionale et à la fonction de centre principal de l'agglomération. - Regroupement de l'essentiel du commerce anormal ; biens comparatifs, grands magasins autour de la rue Alsace Lorraine. - Principaux équipements culturels et de loisir (théâtre, cinéma, musée...)	- Regroupement de l'essentiel des activités tertiaires liées à la fonction de capitale régionale et de centre d'affaires de Toulouse. - Ensemble de bureaux privés. - Développement des services publics (sécurité sociale, centre des chèques postaux). - Présence de nombreuses activités secondaires et artisanales imbriquées au tissu urbain	- Voie des berges du Canal du Midi. - Anneau circulaire des boulevards. - Rue Alsace Lorraine et rue de Metz. - Allée Jean Jaurès. - La densité du tissu urbain, la concentration des activités, l'étroitesse du réseau viaire rendent la circulation difficile. Les transports en commun sont fortement pénalisés. - Rues piétons (rue des Changes et des Filatiers). - Parkings centraux : Victor-Hugo, place des Carmes, place du Capitole.
en cours	- Opération de rénovation urbaine du quartier Saint-Georges. - Restauration immobilière groupée du quartier Saint-Aubin. - Opérations immobilières privées et restaurations immobilières privées. - Disparition de logements au profit des bureaux privés.	- Extension sensible et rénovation sur place de l'appareil commercial.	- Opérations de construction de bureaux privés : - La Comtale - Le Sully (St-Georges). - Transformation diffuse de logements en bureaux.	- Amélioration de la circulation le long du Canal du Midi (Travaux du Pont Guilheméry - Parking St-Georges.
Futur	- Amélioration générale du cadre de vie et mise en valeur de la fonction résidentielle (renversement des tendances actuelles). - restauration immobilière des quartiers anciens. - amélioration des équipements publics. - politique des espaces verts de quartiers. - lutte contre le bruit et la pollution. - développement de rues piétonnes dans les quartiers résidentiels. - Protection du paysage urbain ; - limitation des hauteurs. - contrôle très strict des opérations immobilières nouvelles.	- Maintien des grands équipements et services d'intérêt général existant au centre. - Possibilités de nouvelles implantations liées au développement de la fonction de capitale régionale : - au quartier Marengo. - à Compans-Caffarelli - Renforcement et mise en valeur de la trame commerciale et des équipements culturels et de loisirs. - Extension du plateau piétonnier à l'ensemble de l'espace urbain animé.	- Limitation de la diffusion des bureaux dans les quartiers à vocation résidentielle. - Développement de pôles d'activités tertiaires : - aux Allées J. Jaurès - à Marengo. - Exploitation d'autres possibilités de polarisation des activités de bureau liées à la mise en place du réseau de transport en commun en site propre.	- Amélioration des pénétrations vers le Centre. - voie des berges du Canal aux Ponts Jumeaux et pénétrante à Compans-Caffarelli - pénétrante du Raisin. - pénétrante J. Jaurès. - pénétrante Sud (Herbettes-Montaudran) - Voie des berges de Garonne. - Mise en place progressive d'un réseau de transport en commun en site propre et développement des transports hectométriques. - Réalisation de parkings de protection sur les principaux sites suivants : J. Jaurès - Marengo - Compans Caffarelli - Allées Jules Guesde.

1- CENTRE VILLE PRINCIPALES OPTIONS D'AMENAGEMENT

ECH : 1/25.000



2. LA ZONE NORD

- COMMUNES PERIPHERIQUES - ZONES 18 et 19.

- Aucamville
- Bruguères
- Castelginest
- St Alban
- Fenouillet
- Fonbeauzard
- Gagnac
- Launaguet
- Lespinasse
- Montberon
- Pechbonnieu
- St Loup Cammas
- St Geniès Bellevue

	ANNEES	POPULATION
Recen- sement	1962	10 997
	1968	14 500
Hypo- thèse	1985	32 000
	2000	50 000

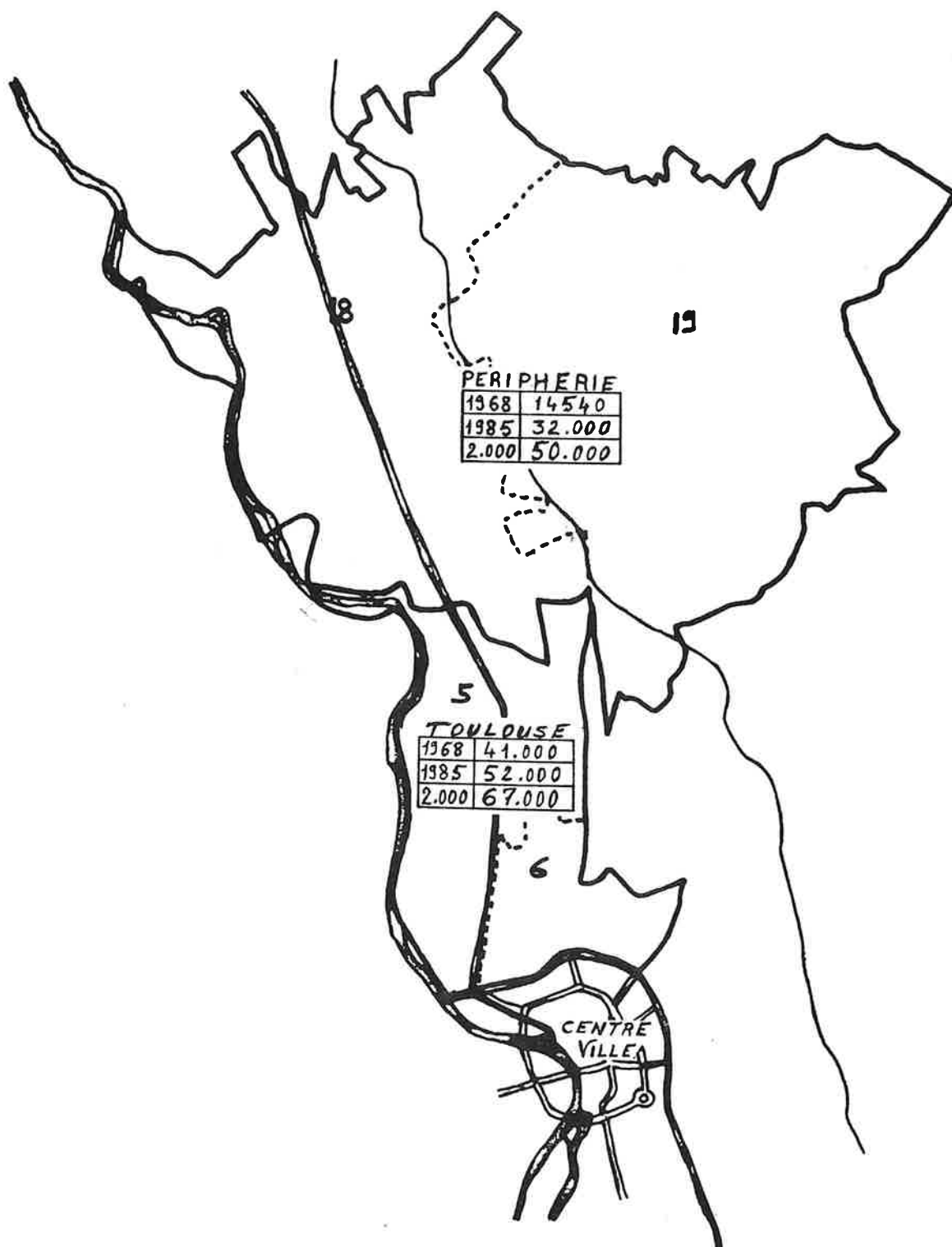
- COMMUNE DE TOULOUSE - ZONES 5 et 6.

- Quartier des Minimes
- Quartier de Lalande
- Quartier de Ginestous

	ANNEES	POPULATION
Recen- sement	1962	42 650
	1968	41 000
Hypo- thèse	1985	52 000
	2000	67 000

- TOTAL GENERAL - ZONES 18, 19, 5 et 6.

	ANNEES	POPULATION
Recen- sement	1962	53 647
	1968	55 500
Hypo- thèse	1985	84 000
	2000	117 000

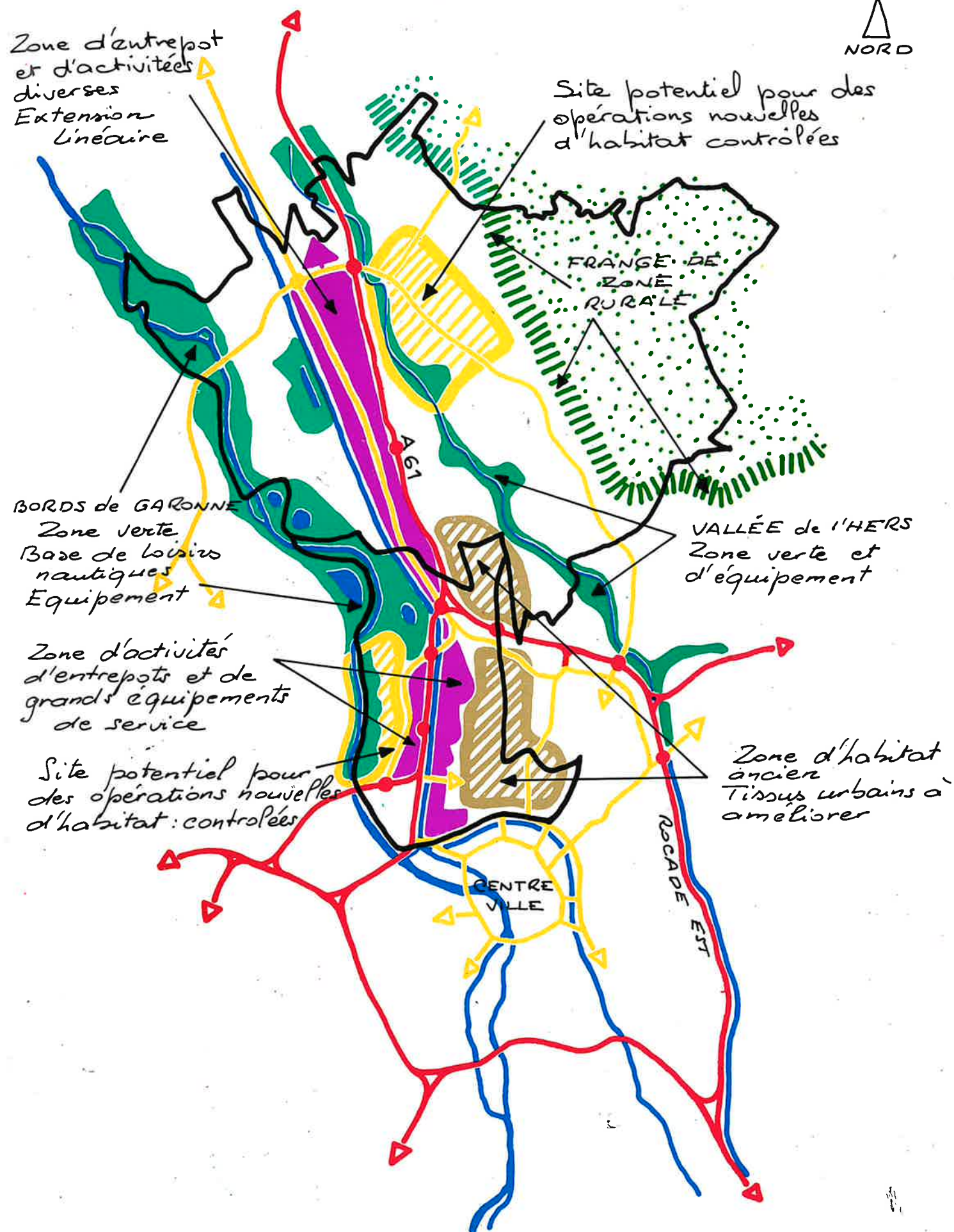


PRINCIPALES OPTIONS D'AMENAGEMENT

Zone naturelle et coupure verte	Habitat	Equipements	Activités	Liaisons
- Plaine maraîchère en voie d'urbanisation rapide. - Côteaux, relief diversifié, abondamment boisé à l'Est de l'Hers. - Rive droite de la Garonne plantée (Ramiers).	- Tissu urbain développé à partir d'un parcellaire de petites dimensions d'origine maraîchère (à l'Ouest de l'Hers). - Habitat mixte collectif individuel de qualité moyenne aux Minimes	- Grands équipements de service à Lalande et aux Sept Deniers : - marché gare. - Station d'épuration. - Lycee Toulouse Nord et équipements sportifs.	- Activités principalement liées au stockage le long de la RN 20. - Entrepôts commerciaux. - Entrepôts de matériel important. - Importantes activités industrielles sur Toulouse le long du Canal latéral.	- RN 20 Nord. - Route de Fronton et de Ville-mur. - Voie SNCF et gare de triage de Lespinasse Saint-Jory. - Canal latéral à la Garonne.
- Plan d'eau en formation par exploitation des gravières, dans la vallée et dans toute la plaine Nord. - Aménagement d'une zone de loisirs avec plan d'eau à la Sesquières.	- Densification ponctuelle. - Pas de grandes opérations immobilières.	- Gare routière (ZAC de Fondreyre). - Central téléphonique.	- Densification de l'axe industriel Nord. - Zone industrielle à Saint-Alban (ZAC de 35 hectares).	- Autoroute A.61. (DUP - acquisitions foncières). - Pénétrante Nord.
- Aménagement d'une coupure verte linéaire le long de la Garonne. - Protection des boisements existants. - Aménagement de vastes plans d'eau après exploitation des gravières (Lac de Blagnac et de Fenouillet). - Zone de loisirs et d'habitat en bordure de Garonne sur Toulouse. - Importantes possibilités d'aménagements de plans d'eau par utilisation de gravières existantes ou à exploiter (Fenouillet - Aucamville - Lespinasse).	- Restructuration des tissus urbains existants et amélioration du cadre de vie. - Maintien du caractère aéré de l'urbanisation, limitation des densités et des hauteurs. - Aménagement d'une importante zone d'habitat entre le Canal et la Garonne sur la commune de Toulouse (Ginestous). - Recherche d'un environnement de qualité intégrant des aménagements de loisirs liés aux berges de Garonne et à la présence de gravières. - Exploitation des potentialités du site par des opérations d'aménagement contrôlé à Castelnest, St-Alban, Bruguières de part et d'autre de l'Hers.	- Aménagement de nombreux équipements de sport et de loisirs liés aux coupures vertes. - Importance particulière des possibilités d'équipements pour les sports nautiques. - Développement possible de nouveaux équipements de service le long de la RN 20. - Aménagement d'un centre secondaire dont la location précise est à déterminer en fonction de l'organisation des urbanisations nouvelles à proximité relative de l'échangeur de Bruguières.	- Restructuration de l'axe industriel RN 20. - amélioration des dessertes. - politique de l'environnement. - Poursuite de la ZAI de St-Alban. - Extension possible en direction Nord de nouvelles zones industrielles selon les besoins. - Zone d'activités nouvelles sur Toulouse le long de la pénétrante Nord (Ginestous).	- Construction de A.61. jouant le rôle de pénétrante urbaine. - Mise en place de la rocade urbaine Nord (A.61. Est et pénétrante Nord). - Amélioration des liaisons rive droite de l'Hers (Castelnest, Launaguet, L'Union). - Réalisation d'une transversale Nord à l'échangeur de Bruguière, amélioration des liaisons vers Fronton et Ville-mur. - Prolongement éventuel d'une ligne de T.C.S.P. desservant les Minimes et Ginestous.

D'AMENAGEMENT

NORD



3. LA ZONE EST

- COMMUNES PERIPHERIQUES - ZONES 20 et 21.

- Balma
- Beaufuy
- Castelmaurou
- Drémil Lafage
- Flourens
- Montrabe
- Pin Balma
- Quint
- Rouffiac
- Saint-Jean
- L'Union

	Années	Population
Recen- sement	1962	7 998
	1968	14 600
Hypo- thèse	1985	34 000
	2000	38 000

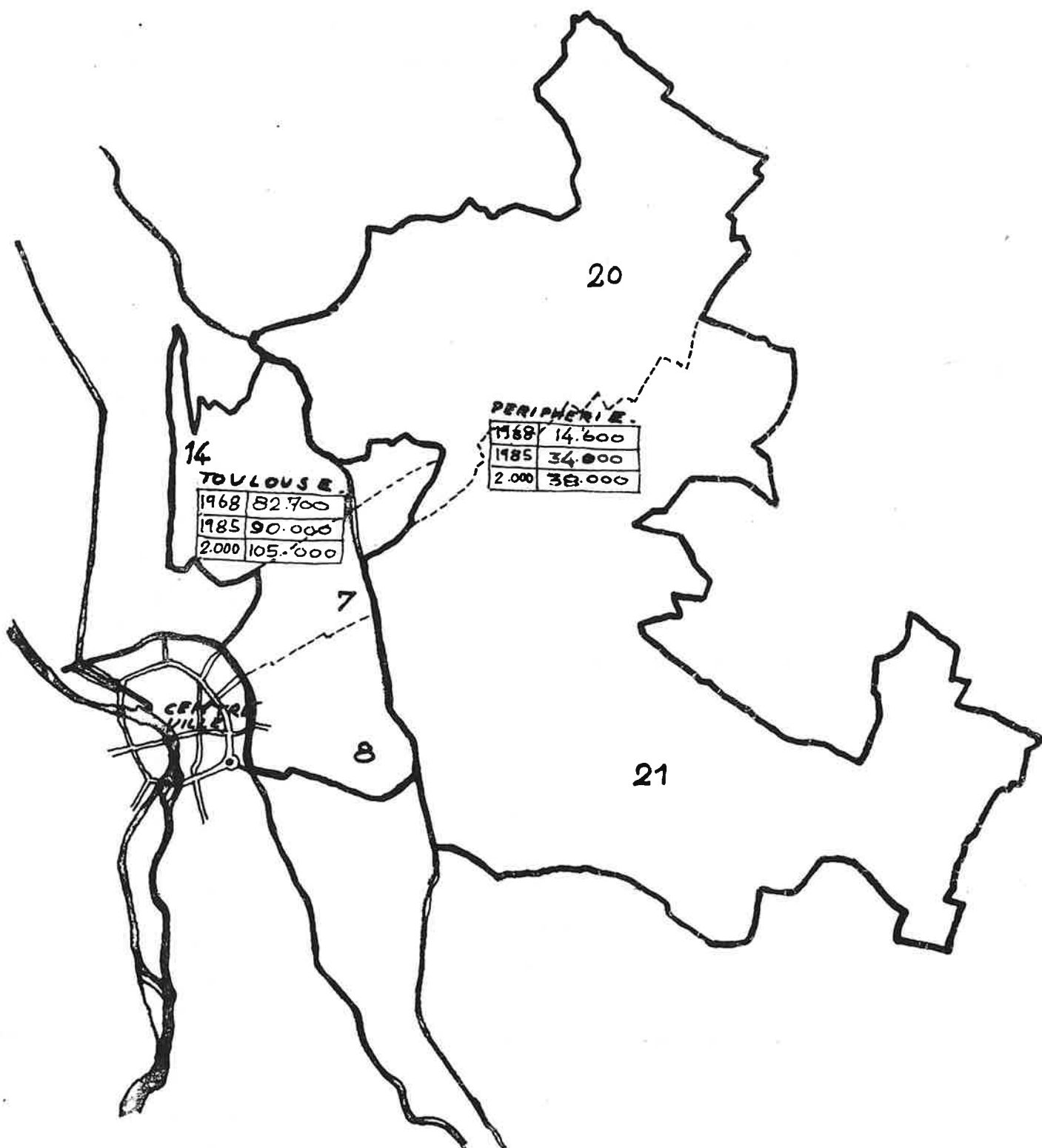
- COMMUNE DE TOULOUSE - ZONES 14, 7, 8.

- Quartiers Croix Daurade
Les Cocus, le Grand
Selve
- Quartiers Faubourg
Bonnefoy, Jolimont,
la Roseraie
- Quartiers Guilheméry,
Bonhoure, Moscou

	Années	Population
Recen- sement	1962	62 403
	1968	82 700
Hypo- thèse	1985	90 000
	2000	105 000

- TOTAL GENERAL - ZONES 20, 21, 14, 7, 8.

	Années	Population
Recen- sement	1962	70 401
	1968	97 300
Hypo- thèse	1985	124 000
	2000	143 000



14
TOULOUSE

1968	82.700
1985	90.000
2.000	105.000

PERIPHERIE

1968	14.600
1985	34.000
2.000	38.000

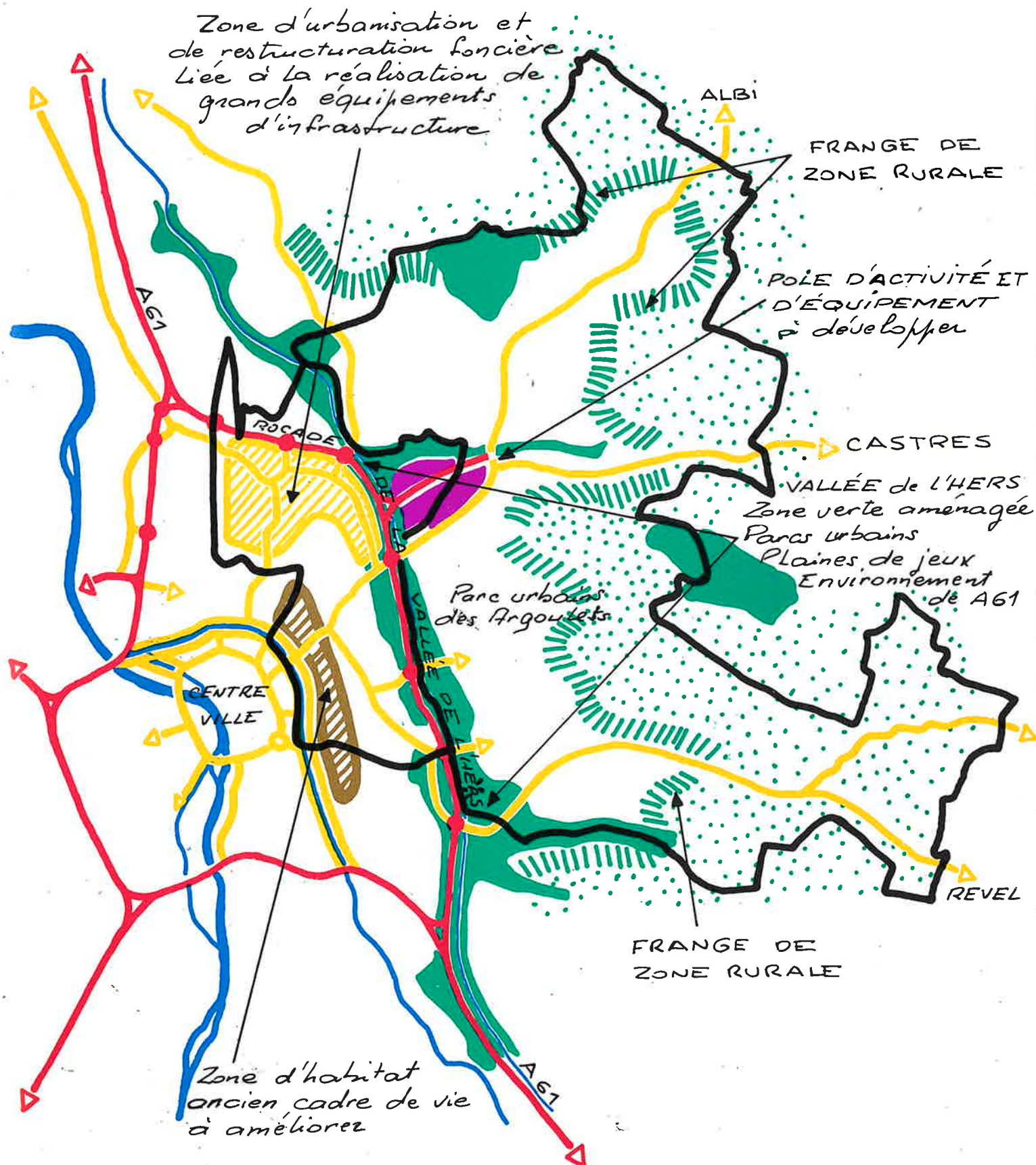
CENTRE VILLE

PRINCIPALES OPTIONS D'AMENAGEMENT

Zone naturelle et coupure verte	Habitat	Equipements	Activités	Liaisons
- Zone naturelle très vallonnée. - Sites naturels intéressants. - Présence d'ensembles boisés importants. - Importance des zones libres dans la vallée de l'Hers.	- Habitat d'une bonne qualité moyenne sur des sites agréables : - Côteaux de Jolimont à Toulouse - Côteaux de rive droite de l'Hers en périphérie - Tissu urbain en formation sur un parcellaire maraicher à Croix-Daurade.	- Peu de grands équipements : - Lycée Raymond-Naves à Croix-Daurade - Centre commercial important à Gramont - Centre d'essai aéronautique de Toulouse (CEAT). - Aéroport de plaisance à Lasbordes. - Cimetière de Terre-Cabade.	- Déficit d'emploi très important. - Pas de grande zone industrielle. - Importantes installations de l'Armée à Gramont et à Balma. - Zones artisanales communales.	- RN 88 en direction d'Albi. - RN 112 en direction de Lavaur et Castres. - RN 621 en direction de Castres et Revel. - Insuffisance des liaisons Nord-Sud. - Grandes difficultés de pénétration en direction du Centre (traversée du canal du Midi). - Voie SNCF Toulouse-Albi.
en cours	- Densification ponctuelle des quartiers Est de Toulouse. - Développement de lotissements importants et d'habitat diffus en périphérie.		- Réalisation de bureaux à Gramont. - Zones artisanales en périphérie.	- Réalisation de la voie des Crêtes sur Toulouse. - Amélioration de la pénétration vers le centre au Pont Guilhemery.
Futur - Aménagement d'une coupure verte le long de la Vallée de l'Hers liée à la réalisation de A 61. - Traitement paysagé de l'autoroute. - Aménagement de parcs urbains (Les Argoulets Lafilaire), pistes cyclables, etc. - Maintien d'une importante zone naturelle à vocation agricole au-delà des sites en voie d'urbanisation. - Protection générale des sites et du boisement.	- Amélioration du cadre de vie dans les zones urbaines denses : - limitation des hauteurs - plantations - parcs urbains - équipements de quartier - Urbanisation et restructuration des quartiers Nord autour de Croix-Daurade liée à la réalisation de grands équipements d'infrastructure (voirie - assainissement). - Maintien du caractère résidentiel aéré des Côteaux de la rive droite de l'Hers.	- Réalisation du grand collecteur E. - Recalibrage de l'Hers. - Extension de la piste de l'aérodrome de Lasbordes. - Développement possible de nouveaux grands équipements ou services à Gramont et dans les communes de la périphérie. - L'emplacement qu'occupe le centre commercial de Gramont pourrait être exploité pour développer un ensemble de services équivalent à un centre secondaire.	- Aménagement d'un pôle industriel important à Gramont-Mont Redon. - Zones légères d'activités diverses et artisanales à Toulouse et en périphérie. - Développement possible de bureaux à Jolimont et le long de l'autoroute A 61 à proximité des diffuseurs.	- Réalisation de A.61 et des diffuseurs, jouant le rôle de rocade urbaine Est. - Réalisation de la pénétrante Nord-Est et de l'autoroute d'Albi. - Réalisation de deux pénétrantes urbaines Nord et Est (voie de raison et prolongement des Allées Jean-Jaurès). - Déviation de la RN 621 à Quint Balma. - Réalisation d'un boulevard urbain de structure (voie du col-lecteur E) latéral à A.61. - Réalisation d'un TCSP jusqu'à Jolimont et prolongements éventuels vers Croix-Daurade vers la Côte-Pavée.

PRINCIPALES OPTIONS D'AMENAGEMENT


NORD



4 . LA ZONE SUD ET SUD EST

- COMMUNES PERIPHERIQUES - ZONES 22, 23, 24.

- Aureville
- Auzeville
- Auzielle
- Castanet Tolosan
- Clermont Le Fort
- Escalquens
- Goyrans
- Lacroix Falgarde
- Labège
- Mervilla
- Péchabou
- Pompertuzat
- Pechbusque
- Ramonville St-Agne
- Rebigue
- Saint-Orens de Gameville
- Vieille Toulouse
- Vigoulet Auzil

	Années	Population
Recen- sement	1962	7 351
	1968	10 000
Hypo- thèse	1985	43 000
	2000	68 000

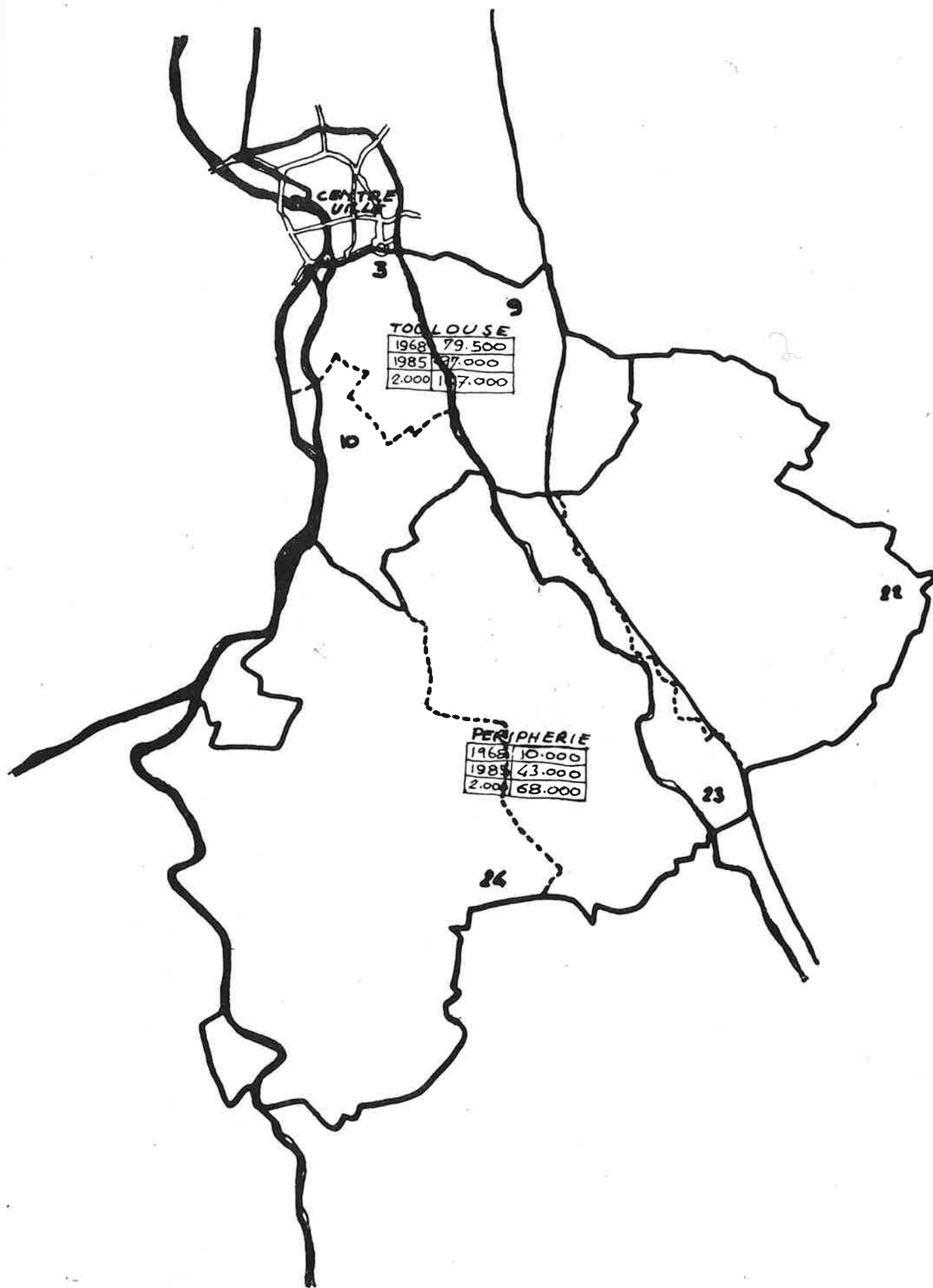
- COMMUNE DE TOULOUSE - ZONES 3, 9, 10.

- Quartiers Saint-Michel
Jardin des Plantes
- Quartiers Pont des
Demoiselles, Côte Pavée,
Montaudran
- Quartiers d'Ampalot,
Rangueil

	Années	Population
Recen- sement	1962	66 537
	1968	79 500
Hypo- thèse	1985	97 000
	2000	107 000

- TOTAL GENERAL - ZONES 22, 23, 24, 3, 9, 10.

	Années	Population
Recen- sement	1962	73 888
	1968	89 500
Hypo- thèse	1985	140 000
	2000	175 000

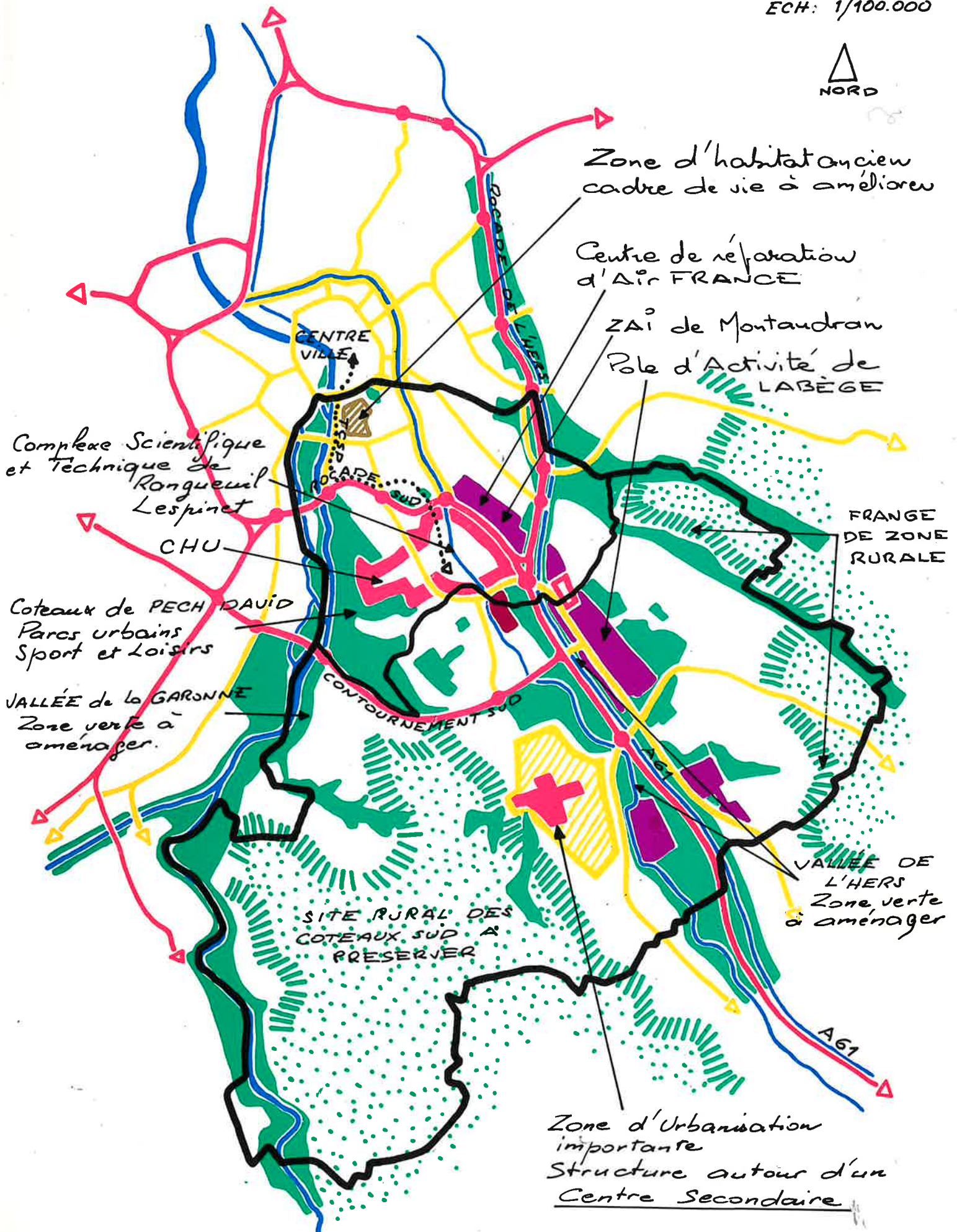


PRINCIPALES OPTIONS D'AMENAGEMENT

	Zone naturelle et coupure verte	Habitat	Equipements	Activités	Liaisons
Existant	- Vaste zone naturelle très vallonnée, sites de très grande qualité entre les vallées de Garonne et d'Ariège et la Vallée de l'Hers (LES Côteaux Sud). - Site remarquable des côtes de Pech-David. - Zone naturelle des côtes de Lauzerville.	- Habitat de très bonne qualité des quartiers du Jardin des Plantes et des Demoiselles. - Habitat de qualité moyenne et médioré vers la Garonne, Empalot, St-Michel. - Tissu urbain relativement dense, en formation le long de la RN 113. - Habitat diffus sur les côtes de part et d'autre de l'Hers. - Habitat individuel de standing dans les Côteaux Sud.	- Important regroupement de grands équipements d'agglomération. - Complexe Scientifique et technique de Ranguet et Lespinet. - Faculté de Sciences. - Grandes Ecoles. - Laboratoires de Recherche Scientifique. - CREPS de Lespinet. - Faculté de Médecine. - Faculté de Chirurgie Dentaire. - C.H.U. - Lycées Bellevue et Berthelot. - C.F.P.A. - Complexe Agricole d'Auzerville. - I.N.R.A. - Ensemble Sportif du Parc Toulousain.	- Zone d'activités industrielles de Montaudran. - Aérodrome de Montaudran, centre de réparation d'Air France. - Zone d'activité industrielle et artisanale de Castanet. - Implantation diffuse d'activités le long des CD 16.	- Voie de contournement du Complexe Scientifique et Technique de Ranguet. - RN 113 et déviation de Ramonville. - Voie des Berges du Canal. - CD 2 en direction de Revel. - CD 16 en direction de Baziège. - Réseau de communication essentiellement radial vers Toulouse, difficultés de pénétration vers le centre, insuffisance des liaisons transversales. - Canal du Midi. - Voie SNCF Toulouse Narbonne.
en cours	- Aménagement d'une base de loisir à Pech-David (ZAD acquisition des terrains).	- Lente évolution du tissu urbain dense. - Important développement de l'habitat le long de la RN 113. - Ramonville (ZAC) - Castanet. - Nombreux lotissements sur les côtes rive droite de l'Hers.		- Zone industrielle de Montaudran. - Zone industrielle de Castanet. - Zone artisanale communale de Ramonville.	- Construction du 2e barreau de la rocade-Sud. - Aménagement des voies de berges de Garonne, d'Empalot au Récollets.
Futur	- Aménagement de coupures vertes le long de la vallée de l'Hers et le long de la Vallée de la Garonne. - Traitement paysagé de A.61. - Aménagement de parcs urbains, pistes cyclables, etc. - Aménagement de loisirs divers. - Protection très stricte des sites des Côteaux Sud. - Protection des boisements. - Limitation de l'urbanisation. - Protection de l'architecture traditionnelle.	- Amélioration de l'habitat ancien des quartiers St-Michel - Busca. - Développement important d'habitat structuré autour des équipements le long de la RN 113. - Développement d'un centre secondaire à Castanet intégré au noyau urbain existant. - Maintien du caractère résidentiel aéré des côtes de part et d'autre de l'Hers et restructuration de l'urbanisation autour des noyaux urbains existants.	- Faculté des Sciences Pharmaceutiques. - Réalisation éventuelle d'un Hôpital militaire à proximité du C.H.U. - Réalisation d'équipements collectifs divers, notamment commerciaux liés au centre secondaire de Castanet. - Equipements de sport et de loisir divers à Pech David et dans les coupures vertes. - Larges possibilités d'accueil pour de nouveaux grands équipements.	- Aménagement d'une importante zone d'activités industrielles et d'accueil d'activités tertiaires à Labège - Escalquens. - Aménagement d'une zone d'activités diverses à Ramonville - Toulouse (Le Palays) - Zone d'activités de Montaudran (2e tranche).	- Réalisation de A.61 et des rocades Est et Sud. - Réalisation du contournement Sud (2e rocade). - Réalisation complète de la pénétrante des berges de Garonne (Empalot, St-Michel). - Aménagement de la pénétrante des berges du Canal. - Déviation de la RN 113 et du CD 57 à Castanet - Labège. - Déviation du CD 16 d'Escalquens au Palays et raccordement sur le contournement Sud de Ranguet. - Réalisation du T.C.S.P. de St-Michel à Ranguet et prolongement éventuel.

4-ZONE SUD ET SUD-EST PRINCIPALES OPTIONS D'AMENAGEMENT

ECH: 1/100.000



5 . LA RIVE GAUCHE ET LA ZONE SUD OUEST

- COMMUNES PERIPHERIQUES - ZONE 25.

- Cugnaux
- Frouzins
- Pinsaguel
- Portet/Garonne
- Roquettes
- Roques
- Villeneuve Tolosane

	Années	Population
Recen- sement	1962	10 738
	1968	17 140
Hypo- thèse	1985	35 000
	2000	48 000

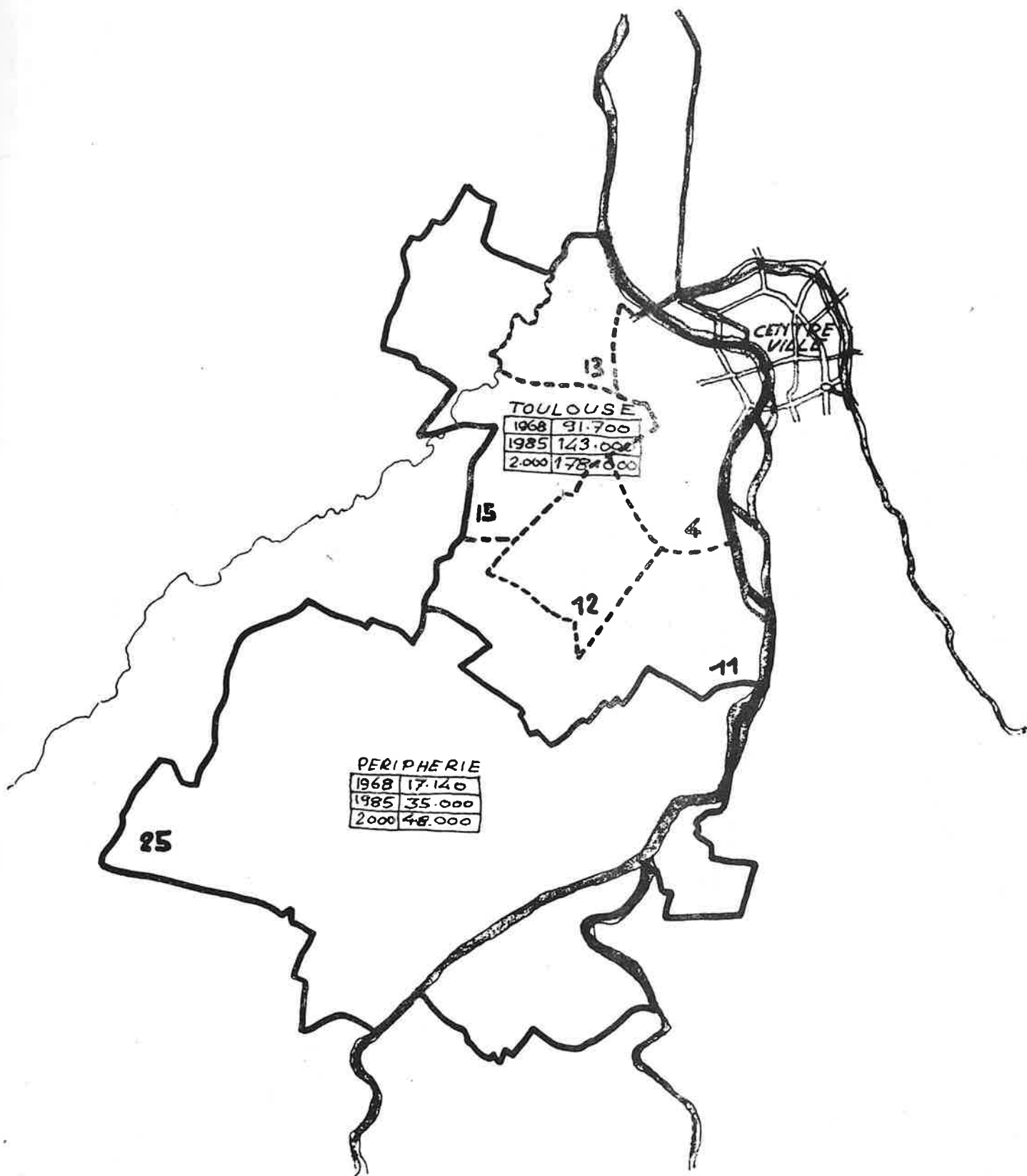
- COMMUNE DE TOULOUSE - ZONES 4, 11, 12, 13, 15.

- Quartier de Saint-Cyprien
- Quartiers de Purpan,
St-Martin du Touch
- Quartiers de la Cépière
La Faourette
- Quartiers du Mirail et
de Mounède
- Quartier de Lardenne
- Quartier de Saint-Simon

	Années	Population
Recen- sement	1962	69 515
	1968	91 700
Hypo- thèse	1985	143 000
	2000	168 000

- TOTAL GENERAL - ZONES 25, 4, 11, 12, 13, 15.

	Années	Population
Recen- sement	1962	80 253
	1968	108 840
Hypo- thèse	1985	178 000
	2000	216 000

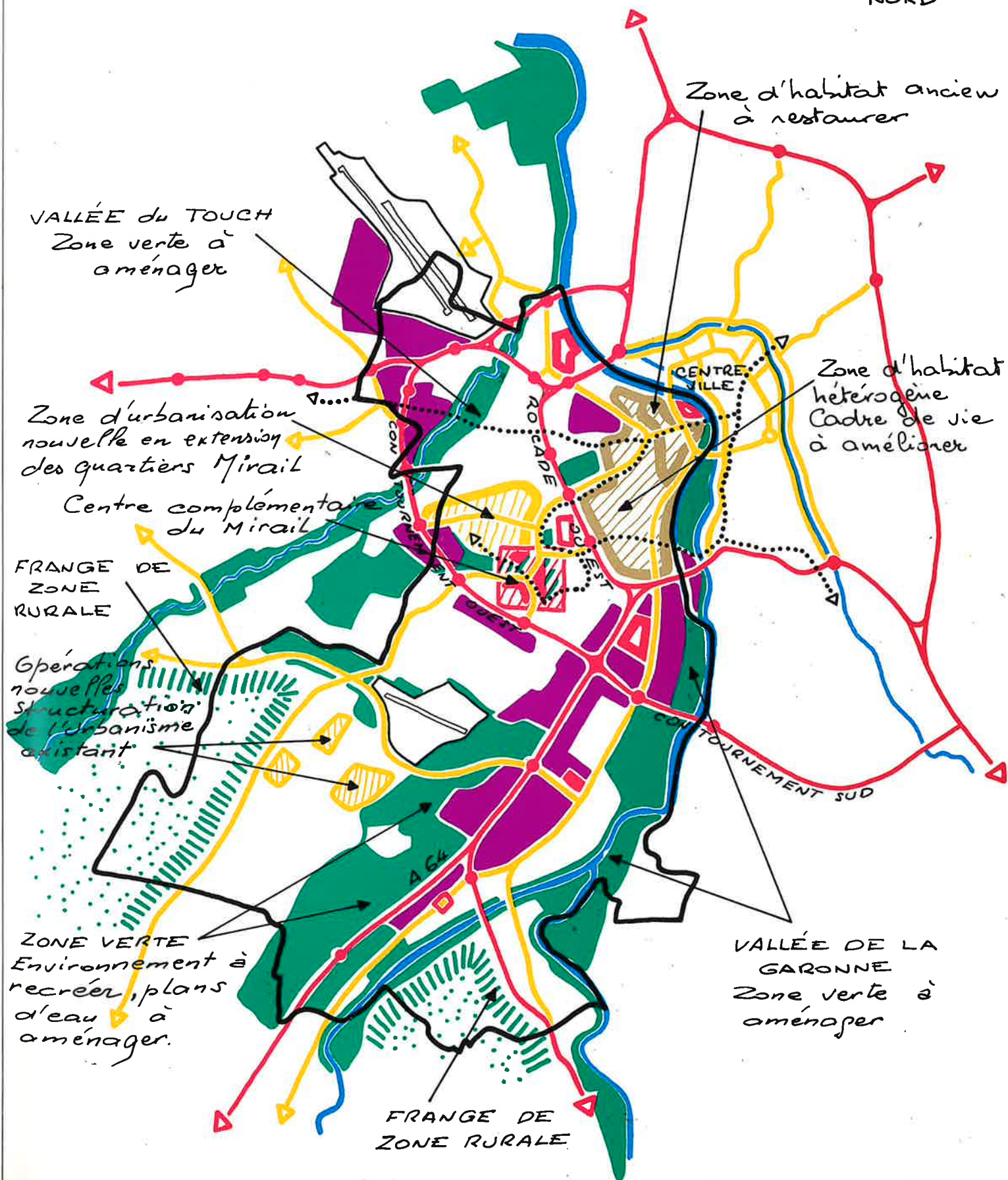


PRINCIPALES OPTIONS D'AMENAGEMENT

	Zone naturelle et coupure verte	Habitat	Equipements	Activités	Liaisons
Existant	- Vallée de la Garonne présentant encore des disponibilités de terrains (Portet). - Partie Nord de la Vallée du Touch présentant de beaux ensembles boisés (Ecole Vétérinaire). - Absence totale de zone naturelle à vocation agricole. - Plaines de Roques Villeneuve - Cugnaux, exploitation désordonnée des gravières. - Très faible qualité générale du site.	- Habitat ancien de qualité moyenne sur la rive gauche de la Garonne (Saint-Cyprien). - Grands ensembles d'habitations récents à dominante d'habitat social - Mirail - Bagatelle - La Faourette - Ancely - Tissu lâche de morcellement ancien à Lardenne et Saint-Simon, sous utilisation du sol. - Tissu urbain plus structuré autour des agglomérations de Cugnaux - Villeneuve-Tolosane et Frouzins.	- Ensemble Hospitalier de Purpan - La grave l'Hôtel-Dieu, Hôpital psychiatrique Marchand. - Faculté de Lettres et de Sciences Humaines du Mirail. - Ecole d'architecture du Mirail. - Ecole vétérinaire. - Ecole du cadastre. - Ecole d'agriculture de Purpan. - Lycées Mirail et Déodat de Séverac - INSERM - Ensembles commerciaux importants. - Purpan (Euromarché). - Portet sur Garonne (Carrefour), et divers le long de la RN 20 - Mirail (Géant Epargne). - Saint-Cyprien (Elysée-Mirail). - Hippodrome de la Cépière. - Usine des eaux de Clairfond. - Usine d'O.M. du Mirail.	- Ensemble industriel du Sud de Toulouse, APC et Poudrerie Nationale. - Zones industrielles du Chapitre et de Thibaud-Cahdie. - Zones industrielles du Mirail. - Cartoucherie nationale de Saint-Cyprien. - Zone industrielle de Portet-sur-Garonne (Bois vert) et implantations diffuses le long de la RN 20. - SCI GROS - Aéroport militaire de Francal.	- Rocade Ouest. - RN 20 et RN 25 en direction de Tarbes et de Foix. - RN 632 en direction de Lombez. - RN 124 en direction de Auch. - Insuffisance des liaisons transversales au-delà de la rocade Ouest. - Voie SNCF - Toulouse Auch.
en cours		- Densification ponctuelle dans les quartiers Ouest de Toulouse. - Poursuite de l'opération Mirail. - Importants développements de différentes formes d'habitat sur les communes périphériques.		- Poursuite de l'aménagement des ZAI de Thibaut-Candie. - Réalisation d'un ensemble de bureaux et de services à la Cépière (Le Péri-centre). - Implantations diffuses d'activités diverses le long de la RN 20.	- Réalisation de la pénétrante Sud-Ouest A 64 et de son raccordement sur la rocade Ouest et Sud.
Futur	- Aménagement et protection des bords de Garonne et d'Ariège. - Aménagement d'une vaste zone verte à Cugnaux - Roques - Villeneuve - Frouzins et Seysses. - Reconstitution d'un environnement de qualité après exploitation des gravières. - Aménagement pour les loisirs nautiques. - Protection et aménagement de la Vallée Nord du Touch.	- Amélioration de l'habitat ancien du quartier Saint-Cyprien. - Réalisation d'un quartier d'habitat diversifié en prolongement des quartiers du Mirail (2e tranche du Mirail). - Réalisation du quartier centre au Mirail (Equipements - Activités - Habitat). - Développement important d'habitat structuré autour des centres existants à Cugnaux (ZAC) Villeneuve-Tolosane, Frouzins. - Densification légère et structuration des quartiers Saint-Simon - Lardenne et maintien du caractère aéré.	- Développement d'un centre urbain complémentaire au centre ville, intégré aux quartiers du Mirail. - Equipements divers notamment développement du commerce anormal et des loisirs urbains - Possibilités importantes d'accueil d'équipements d'intérêt général dans le Centre Mirail. - Autres possibilités d'accueil pour de nouveaux grands équipements.	- Implantation de la météorologie nationale à Mounède. - Poursuite de l'aménagement des ZAI. - Aménagement d'une importante zone d'activités diverses à Saint-Martin du Touch. - Aménagement d'une nouvelle ZAI à Portet. - Accueil d'activités de bureaux et de services divers dans le centre urbain du Mirail. - Accueil d'activités diverses liées aux extensions urbaines du Mirail.	- Doublement de la "rocade Ouest. - Réalisation du contournement Ouest (2e rocade). - Réalisation de la pénétrante Ouest. - Poursuite de la réalisation de la voirie du Mirail. - Réalisation d'une voie le long du canal de Saint-Martyr en direction du Mirail. - Réalisation d'une liaison transversale de Portet à Plaisance et Lèguevin. - Réalisation d'un TCSP entre le Mirail et le centre de Toulouse. Prolongement à partir de Saint-Cyprien vers Colomiers et prolongement Sud-Ouest éventuel.

5-RIVE GAUCHE ET ZONE SUD-OUEST PRINCIPALES OPTIONS D'AMENAGEMENT

ECH : 1/100.000

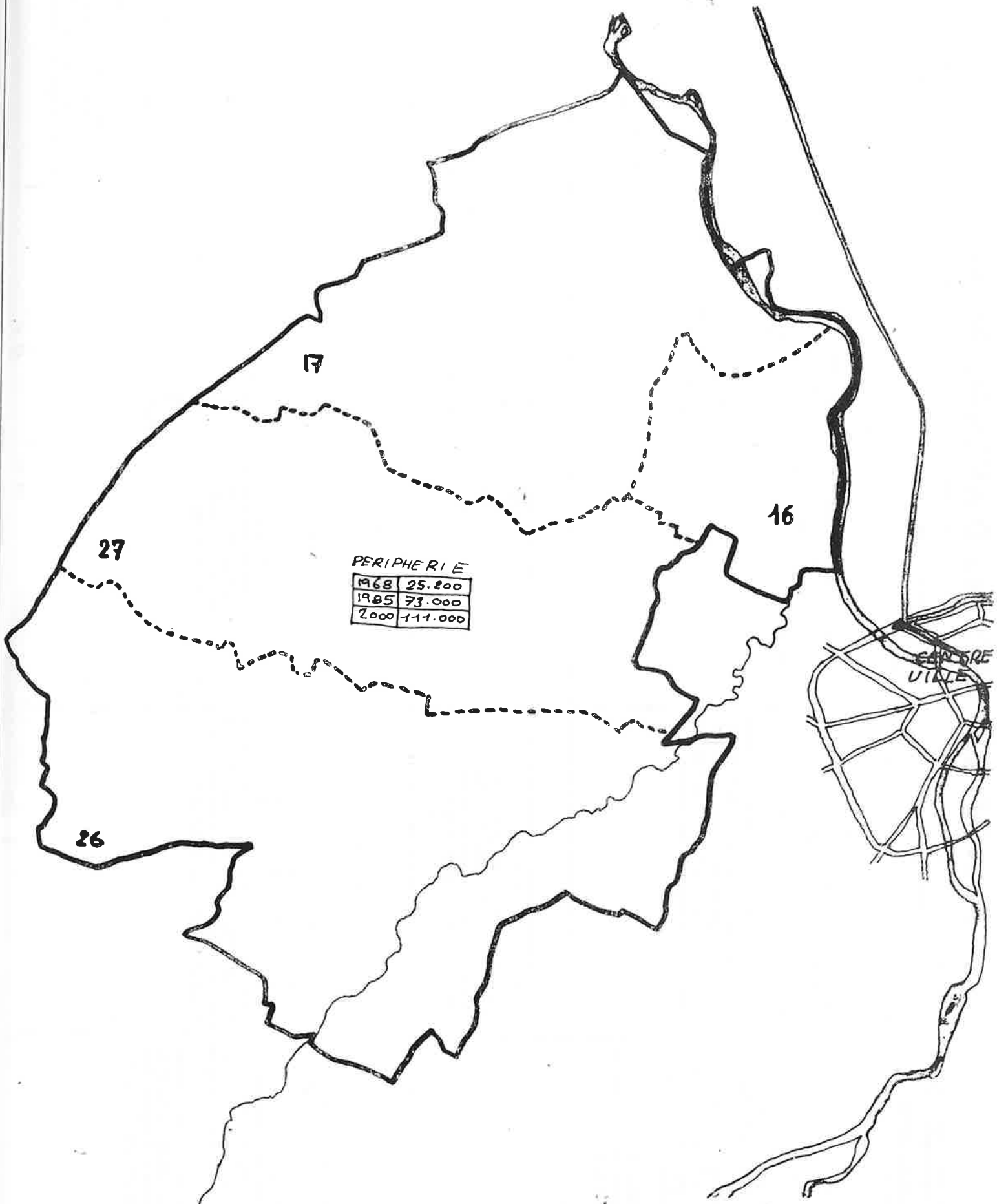


6 . LA ZONE OUEST ET NORD OUEST

- COMMUNES PERIPHERIQUES - ZONES 16, 17, 26, 27.

- Aussonne
- Beauzelle
- Blagnac
- Brax
- Colomiers
- Cornebarrieu
- La Salvetat
- Lègevin
- Mondonville
- Pibrac
- Plaisance du Touch
- Seilh
- Tournefeuille

	Années	Population
Recen- sement	1962	19 600 ,
	1968	33 600
Hypo- thèse	1985	96 000
	2000	141 000



PERIPHERIE	
1968	25.200
1985	73.000
2000	111.000

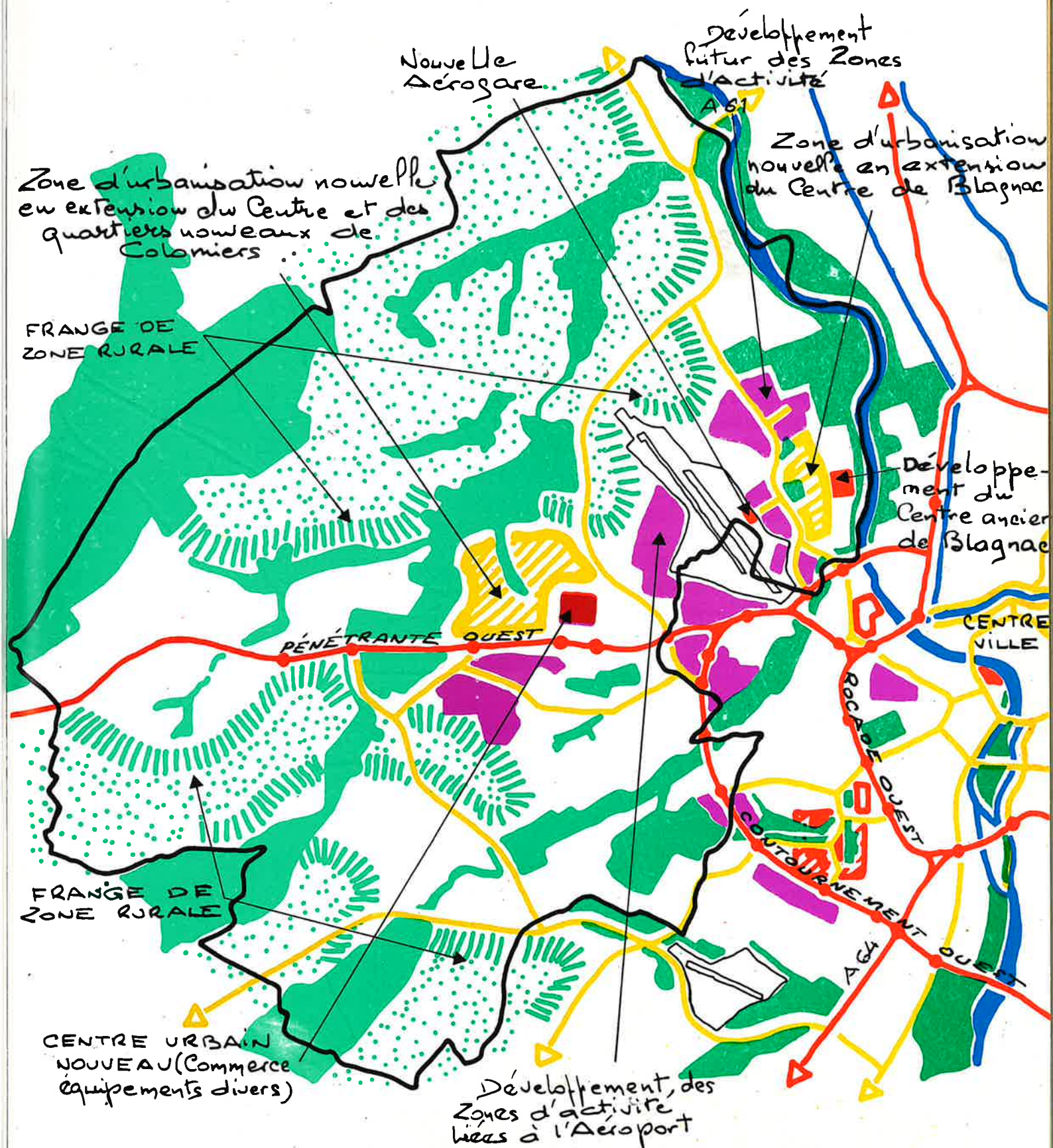
PRINCIPALES OPTIONS D'AMENAGEMENT

	Zone naturelle et coupure verte	Habitat	Equipements	Activités	Liaisons
Existant	- Zone naturelle à vocation agricole au Nord de Blagnac et entre la Vallée de l'Aussonnelle et la forêt de Bouconne. - Zone naturelle à vocation agricole au-delà de Plaisance, La Salvétat. - Sites remarquables des vallées du Touch, de l'Aussonnelle et de ses affluents. - Forêt domaniale de Bouconne. - Lac d'Aussonne - Rive gauche de la Garonne plantée (Ramiers).	- Habitat récent de bonne qualité autour des pôles urbains de Blagnac et de Colomiers. - Noyaux d'habitat ancien de faible importance à restaurer. - Importants développements d'habitat individuel sous forme de lotissements et sous forme dispersée le long de la RN 124 au-delà de Colomiers et le long de la RN 632 en direction de Lombez.	- Plateforme aéroportuaire de Toulouse - Blagnac. - Cimetière intercommunal de Cornebarrieu.	- Activités liées à la construction aéronautique autour de l'Aéroport de Toulouse - Blagnac sur les communes de Blagnac - Colomiers - Toulouse. - Zone d'activités diverses d'En Jacca. - Zone d'activités de l'Aéroport à Blagnac, accueil d'activités tertiaires.	- RN 124 en direction d'Auch et déviation autoroutière de Colomiers. - RN 632 en Direction de Lombez. - CD 1 en direction de Cornebarrieu - Mondonville. - CD2 en direction de Grenade. - CD 24 de Portet à Plaisance et Lèguevin. - Insuffisance générale des liaisons transversales. - Voie SNCF Toulouse - Auch.
En cours		- Zone d'aménagement concerté d'habitation à Blagnac (ZAC de Ritouret). - Zone d'aménagement concerté d'habitation à Colomiers (ZAC de la Naspe). - Importants développements des lotissements et de l'habitat diffus.	- Construction d'une nouvelle aérogare à Toulouse - Blagnac. - Réalisation d'un centre urbain à Colomiers (commerce, équipements, bureaux et services).	- Poursuite de l'aménagement de la ZAI d'En Jacca (ZAC d'activités). - Poursuite de l'aménagement de la ZAI de l'Aéroport à Blagnac (ZAC d'activités).	- Construction de l'ouvrage de franchissement de la Garonne sur le contournement Ouest de Blagnac. (Déviation du Pont de Blagnac actuel et amélioration des accès à l'Aéroport).
Futur	- Protection stricte et aménagement de la coupure verte de la Vallée du Touch. - Protection des sites de la Vallée de l'Aussonnelle et de ses affluents. - Aménagements en Forêt de Bouconne ou dans ses abords immédiats d'équipements d'accueil pour le loisir et la détente. Protection des abords de la Forêt. - Aménagements de vastes plans d'eau après exploitation des gravières à Blagnac. Protection des Berges de la Garonne.	- Développement important d'habitat structuré autour du centre urbain et en prolongement des quartiers existants à Colomiers. - Poursuite du développement de l'habitat autour du centre de Blagnac. - Structuration progressive de l'habitat à dominante individuel autour des noyaux urbains existants le long de la RN 124 : Pibrac - Brax - Lèguevin et le long de la RN 632 : Tournefeuille - Plaisance du Touch - La Salvétat St-Gilles.	- Réalisation d'un lycée à Colomiers. - Réalisation éventuelle d'un lycée technique lié au développement de l'urbanisation de l'axe Nord-Ouest le long de la Garonne. - Equipements de sport et de loisirs nautiques liés à l'aménagement des coupures vertes. - Grandes possibilités d'accueil pour de nouveaux grands équipements.	- Développement des zones d'activités liées à l'Aéroport à Colomiers (Extensions industrielles à l'Ouest de l'Aéroport). - Extensions des zones d'activités à En Jacca (zone artisanale). - Extension des zones d'activités au Nord de Blagnac (Grand Noble). - Accueil d'activités tertiaires à Colomiers Centre et autour de l'Aéroport de Toulouse-Blagnac.	- Réalisation de la pénétrante Ouest et raccordement sur la rocade. - Réalisation du contournement Ouest (2e rocade). - Réalisation de la déviation du CD 2 et du CD 1 et aménagement de l'accès à l'Aéroport. - Aménagement d'une liaison Nord de Colomiers en direction de Seilh et de la route de Paris. - Amélioration des liaisons transversales entre la RN 124 et la RN 632 à Plaisance du Touch, Cugnaux et Portet. - Amélioration de la desserte des zones Sud de Colomiers. - Utilisation de la voie SNCF de la Gare de St-Cyprien à Colomiers par le T.C.S.P. Colomiers - Toulouse Centre.

6-ZONE OUEST ET NORD-OUEST

PRINCIPALES OPTIONS D'AMENAGEMENT

ECH: 1/100.000



CHAPITRE VII

LA MISE EN OEUVRE DU S.D.A.U.

1. LA MISE EN ŒUVRE DU S.D.A.U. NECESSITE D'UNE STRATEGIE POUR 1985

Si le S.D.A.U. se limitait à énoncer un ensemble d'objectifs à long terme pour l'agglomération, il risquerait fort de n'apparaître que comme une image du futur souhaitable ayant peu de chance de se réaliser. En fait, la portée de ce document d'orientation ne peut prendre son sens que si les collectivités publiques mettent en oeuvre dans les années qui viennent, un programme d'actions dans le cadre d'une stratégie globale susceptible de concourir à la réalisation des objectifs à long terme.

L'urbanisation sera en effet le résultat des actions menées :

- par la puissance publique (collectivités locales, Etat, agents économiques) d'une part,
- par les acteurs privés d'autre part,

Les objectifs des acteurs privés sont, dans la majorité des cas, d'ordre purement économique et ne prennent pas toujours en compte, les intérêts d'ordre général. Par exemple, un promoteur réalisant une opération importante ne se préoccupera pas forcément des incidences de cette opération sur les problèmes de circulation vers un secteur donné de l'agglomération.

Il appartient aux collectivités publiques qui doivent avoir une vue globale des problèmes d'aménagement d'ensemble, d'orienter et d'inciter les acteurs privés. Il importe donc que cette volonté d'aménagement soit clairement exprimée et largement diffusée.

Les modes d'intervention que doit déployer la puissance publique se situent à 3 niveaux :

1 - participation directe de la puissance publique au processus d'urbanisation par :

- la prise en charge de réalisations de grands équipements d'infrastructures, et de superstructures,
- la réalisation de réserves foncières,
- la maîtrise d'ouvrages de zones d'aménagement (habitat, activités, loisirs..).

C'est le premier moyen d'action tendant à infléchir dans le sens souhaité, les tendances spontanées du processus.

- 2 - encadrement des réalisations privées par la mise en place de règlements (notamment les POS) et d'incitations financières ou autres, capables d'infléchir le contenu et la localisation de ces opérations.
- 3 - concertation permettant de coordonner les réalisations privées avec certaines réalisations publiques, dans le cadre notamment de zones d'aménagement concerté.

La mise en oeuvre du S.D.A.U. repose donc sur une stratégie concertée entre les diverses collectivités publiques au niveau de l'agglomération et faisant appel à ces diverses actions.

Tel est d'ailleurs bien le sens des instructions ministérielles sur le contenu des S.D.A.U., qui prévoient un document cartographique à moyen terme intitulé "première phase de réalisation"

Pour fixer les idées, l'horizon retenu ici se situe à 10 ans, c'est-à-dire aux alentours de 1985.

Ce document visualise un certain nombre d'actions ou d'opérations que les collectivités publiques se proposent de réaliser prioritairement dès cette première phase, notamment en matière d'équipements. Par contre, les contours de l'urbanisation future représentés, sont les mêmes que ceux figurant dans la carte du schéma à long terme, car il s'agit de rappeler les objectifs à atteindre, auxquels doivent concourir les actions prioritaires, sans pour autant donner une image figée d'un périmètre d'urbanisation à 10 ans qui sera forcément plus restreint dans un certain nombre de secteurs. Mais pour chaque zone, une hypothèse de population a été indiquée pour 1985, inférieure à celle de l'horizon 2000. Il convient d'interpréter ces chiffres comme des ordres de grandeur des capacités d'accueil cohérents avec les équipements prévus pour l'agglomération. Si ces seuils étaient sensiblement dépassés à moyen terme, cela voudrait dire que la capacité des équipements prévus ne serait plus adaptée

2. LES TENDANCES ACTUELLES ET LE FUTUR ENGAGÉ

Il convient tout d'abord de se demander si les tendances actuelles de l'urbanisation, ainsi que les opérations en cours ("futur engagé") concourent bien aux orientations du S.D.A.U.

2.1. LES PRESSIONS DE L'URBANISATION.

Un premier examen des résultats du recensement de 1975 permet de se rendre compte des tendances récentes de l'urbanisation.

Si l'on observe un certain ralentissement du taux de croissance global de l'agglomération entre 1968 et 1975 (par rapport à celui observé entre 1962 et 1968), qui reste cependant soutenu, on note surtout que ce développement se localise de plus en plus en périphérie, tant en banlieue de Toulouse que dans les communes périphériques. La population des quartiers anciens stagne ou diminue, surtout dans le centre, ce qui est particulièrement regrettable. Le nombre considérable de logements construits chaque année dans l'agglomération en périphérie comme dans les quartiers anciens a pour une part non négligeable été affecté au desserrement ou à la décohabitation de la population déjà existante.

En périphérie, les accroissements de population se manifestent essentiellement dans les grosses communes limitrophes de Toulouse et sur les axes d'extension prévus au S.D.A.U. Mais on constate également des fortes pressions de l'urbanisation dans des petites communes résidentielles, tant à l'Ouest qu'à l'Est, où les taux d'accroissement sont très élevés alors que beaucoup de ces communes se situent dans des secteurs à vocation rurale dominante, et sont faiblement équipées. Un éclatement excessif de l'urbanisation risquerait de présenter des inconvénients sérieux du point de vue de la cohérence avec les équipements et de l'organisation urbaine.

2.2. LES OPERATIONS D'URBANISME ENGAGEES.

Cependant, les collectivités ont engagé récemment des opérations publiques d'aménagement qui permettent de polariser en partie l'urbanisation dans des zones spécialement équipées à cette fin.

Les principales opérations d'urbanisme réalisées sous forme de zones d'aménagement concerté, sont résumées dans le tableau suivant :

Commune	Dénomination	Surface totale (ha)	Loge- ments prévus	Terminés au		Solde
				31.12.70	31.12.74	
Toulouse	Mirail 1ère tranche	462	10 892	2 826	6 000	4 892
Toulouse	Bagatelle	62,5	3 109	2 738	3 109	/
Toulouse	La Terrasse	50	1 487	/	510	977
Toulouse Rangueil	Rangueil	58,2	1 267	818	1 123	
Toulouse	St-Georges	5,6	1 200	278	513	687
Colomiers	Ouest	66,5	1 582	998	1 496	86
Colomiers	Centre (FDES)	232,5	4 955	1 318	2 861	2 094
Ramonville	Les deux Ormeaux	25	900	/	/	900
Saint-Jean	Preissac	30	639	/	639	/

Outre ces Z.A.C., un certain nombre d'autres opérations vont être démarrées incessamment. Celles-ci sont résumées dans le tableau ci-dessous :

<i>Commune</i>	<i>Dénomination</i>	<i>Nombre de logements prévus</i>
Toulouse	Montaudran	1 100
Toulouse	Raisin	1 000
Blagnac	Ritouret	2 000
Colomiers	La Naspe	1 400
Plaisance-du-Touch	Campagne	700
La Salvetat		550
Cugnaux	La Françoys	900
Castanet-Tolosan	Les Fontanelles	1 000

On peut constater qu'environ 1/3 des logements construits se situent à l'intérieur de zones d'aménagement concerté.

Une large part reste donc à l'urbanisation diffuse, qui est seulement contrôlée par les anciens plans d'urbanisme ou les POS lorsqu'ils existent.

2.3. ZONES D'ACTIVITES.

Des zones d'activités réalisées par les collectivités ou organismes publics (Chambre de Commerce et d'Industrie, Société d'économie mixte), ont été créées progressivement depuis une quinzaine d'années. Les surfaces commercialisées à ce jour sont les suivantes :

Secteur Sud-Ouest

Le Mirail	}	environ 200 ha
Thibaud		
Le Chapitre		
Poudrerie		
SCIGROS-Roussimort		
Portet-Bois Vert		

Secteur Ouest

Colomiers En Jacca	}	environ 110 ha
Colomiers Aéronautique		

Secteur Sud-Est

Montaudran	30 ha
------------	-------

Total	340 ha de surface utile.
-------	--------------------------

Ce qui représente plus de 400 ha de surface totale. Si l'on y rajoute diverses petites zones artisanales, on arrive à un total de l'ordre de 450 ha pour l'ensemble de l'agglomération.

Mais un effort important a été engagé pour étendre les zones existantes ou créer de nouvelles zones. Ainsi, plus de 400 ha pourront être engagés à court et moyen terme, alors qu'environ 400 ha supplémentaires seront disponibles pour des réalisations futures :

		Surfaces équipées ou équipables à court et moyen terme	Réserves supplémentaires aménageables
TOULOUSE	Montaudran	25	-
	Thibaud	70	50
	Mirail	-	env. 50
	St-Martin du.T.	100	50
	Fondevre	20	
COLOMIERS	En Jacca	60	-
	Aéronautique	30	60
BLAGNAC	Aéroport	40	
ST-ALBAN	Le Terroir	35	65
LABEGE	Bouisset	50	150
		-----	-----
		430 hectares	425 hectares

Il faut noter en outre, que cette liste ne concerne que les surfaces ayant déjà fait, ou destinées à faire l'objet de procédures d'aménagement concerté. Il convient donc d'ajouter aux réserves foncières à usage d'activités, les surfaces existantes à Escalquens (une ZAD représentant environ 70 ha utiles à terme), à Portet (environ 100 ha de terrains utilisables pour des activités), dans la zone Nord de Toulouse et à Aucamville, et enfin dans les communes qui n'ont pas de vocation industrielle spécifique mais peuvent néanmoins accueillir certaines activités dans des petites zones réservées au P.O.S. Au total, c'est une surface de l'ordre de 300 à 400 ha qui sera utilisable sous cette forme.

2.4. INFRASTRUCTURES.

Le réseau de voirie rapide de l'agglomération demeure très en retard par rapport aux besoins. Seules la Rocade Ouest et un tronçon de la Rocade Sud ont été inscrites sur le terrain, et les travaux de la pénétrante Sud-Ouest sont en cours.

Un certain nombre d'opérations nouvelles sont actuellement décidées et, pour certaines, les acquisitions foncières ont été commencées. Il s'agit notamment de la réalisation des sections de l'A. 61 situées au Nord et au Sud de Toulouse, de la pénétrante Nord et de la pénétrante Ouest.

Les nouvelles opérations qui seront retenues au titre du 7ème Plan ne pourront s'inscrire sur le terrain avant 1977-80

3. LES ACTIONS PRIORITAIRES EN MATIERE DE GRANDS EQUIPEMENTS ET DE STRUCTURES D'ACCUEIL

3.1. LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES.

Il apparaît souhaitable d'inscrire sur le terrain, dans les 10 ans qui viennent, l'essentiel des opérations du réseau de voie rapide prévu au SDAU, mais pour beaucoup d'entre elles la réalisation d'une seule chaussée et d'ouvrages non définitifs sera suffisante afin de minimiser le coût de la première phase.

En effet, la mise en place de l'ossature de ce réseau, c'est-à-dire la première rocade complète et les grandes pénétrantes, est nécessaire le plus tôt possible pour désenclaver l'agglomération actuelle, tant pour contribuer à résoudre ses problèmes de déplacements intra-urbains que pour l'ouvrir sur l'extérieur. Ainsi l'autoroute A.61 et la Rocade de l'Hers doivent être réalisées le plus rapidement possible. Les autres opérations telles que le contournement Ouest puis le contournement Sud ont un rôle structurant pour le développement de l'urbanisation des secteurs intéressés, dont le processus est d'ores et déjà engagé.

Par ailleurs, seront lancées des opérations mêmes ponctuelles susceptibles d'améliorer l'accessibilité au centre ainsi que la construction de nouveaux parkings péri-centraux.

3.2. LES TRANSPORTS EN COMMUN.

Afin de revaloriser rapidement l'attractivité du centre et de mieux desservir la zone agglomérée (ville ancienne et pôles d'extension denses

à proximité), où la circulation automobile posera toujours des problèmes difficiles, l'action en faveur des transports en commun devra être développée activement au cours de la prochaine décennie.

En plus de la promotion du réseau d'autobus, la mise en place d'un réseau primaire de transport en site propre est à retenir avant 1985. On pourra par exemple envisager de relier au centre le Mirail, Jolimont et Rangueil si une solution raisonnable sur le plan financier (coût kilométrique réduit) est adoptée, telle qu'un métro léger au sol.

Une ou deux lignes de transport hectométrique seront également mises en place dans le centre.

3.3. LE DEVELOPPEMENT DES POLES D'ACTIVITES INDUSTRIELS.

Pour résoudre les problèmes d'emploi et mieux asseoir son essor économique, l'agglomération doit poursuivre activement son effort pour développer et diversifier ses activités industrielles, et offrir à cette fin des structures d'accueil attractives.

La réalisation de zones industrielles équipées et diversifiées est donc l'une des priorités des collectivités publiques pour la décennie à venir. Indépendamment des difficultés économiques actuelles dont les effets sont difficiles à prévoir sur les implantations industrielles nouvelles, le besoin avait été évalué à au moins 60 hectares par an. Même si ce rythme était sujet à des ajustements, il convient d'équiper des terrains en anticipant raisonnablement sur la demande, tant sur les extensions des zones existantes que sur les zones nouvelles citées au § 2.3 de ce chapitre, et de constituer l'ensemble des réserves foncières correspondant aux opérations actuellement envisagées.

Les principales zones d'activités sont les suivantes :

- secteur ouest : Colomiers, Saint Martin du Touch, Blagnac,
- secteur Sud-Ouest : Mirail, Thibaut, Portet,
- secteur Sud-Est : Montaudran, Ramonville, Labège, Escalquens,
- secteur Est : zones d'activités légères et diverses,
- secteur Nord : zone Nord de Toulouse, Saint Alban

Toutes ces zones doivent être conçues comme complémentaires et non concurrentielles dans l'espace comme dans le temps. Le développement de la concertation et de la solidarité des communes et organismes publics intéressés comme la Chambre de Commerce et d'Industrie apparaît à cet égard comme la meilleure garantie d'efficacité.

4 . LA MAITRISE DE L'URBANISATION

L'effort des collectivités pour contrôler l'urbanisation future devra viser :

- à orienter préférentiellement celle-ci dans les secteurs les mieux équipés, sur les axes de développement prévus au SDAU,
- à mieux la contenir dans les zones mal équipées ou à vocation naturelle dominante, surtout dans les secteurs où des pressions importantes peuvent s'exercer, en raison de l'attractivité du site ou d'un effet d'entraînement excessif de certaines infrastructures nouvelles

Ce contrôle de l'urbanisation doit porter non seulement sur l'habitat, mais aussi sur l'implantation des emplois tertiaires (commerces et bureaux) qui tend à se diffuser dans toute l'agglomération.

4.1. LE DEVELOPPEMENT DES ZONES D'HABITAT.

a) Les grandes opérations d'aménagement.

Les opérations d'aménagement lancées à l'initiative de la puissance publique auront pour but de polariser les extensions sur les axes de développement préférentiel du SDAU et de limiter par là-même l'urbanisation diffuse, plus difficile à contrôler. Assorties d'une maîtrise foncière permettant de regrouper une structure parcellaire souvent très morcelée, elles doivent aussi permettre la promotion d'un urbanisme de qualité, bien intégré au site, avec un haut niveau d'équipements d'accompagnement.

Une telle politique, déjà amorcée, doit être activement poursuivie. Les principales opérations à réaliser, ou à engager, dans les 10 années qui viennent sont :

- La 2e tranche du Mirail, dont la réalisation doit être engagée, dès que possible avant 1985. La poursuite de l'opération du Mirail aura notamment pour objectif la mise en place progressive du Centre complémentaire d'agglomération qui doit s'y développer avec équipements publics de haut niveau, activités tertiaires et commerciales. L'extension des zones d'habitat est un facteur important pour favoriser ces implantations.
- au voisinage immédiat du centre, l'opération du quartier Marengo, pôle d'extension de la fonction centrale constitue notamment une nouvelle structure d'accueil, type "centre d'affaires" pour les bureaux, les équipements centraux, etc... et l'opération Compans-Cafarelli sur un emplacement actuellement occupé par une caserne, dont la vocation sera principalement axée sur les fonctions espace vert et stationnement.
- La zone Nord de Toulouse (entre la Garonne et le Canal Latéral) à vocation loisirs-habitat. La date et les conditions de réalisation de cette zone ne pourront toutefois être définitivement précisées qu'en fonction d'études de faisabilité technique et économique portant notamment sur le problème étroitement lié de l'aménagement de la Garonne avec création éventuelle d'un barrage et d'un plan d'eau vers Blagnac.

- En périphérie, sur les principaux axes d'extension urbaine prévus au SDAU, les opérations publiques d'aménagement devant y jouer un rôle structurant et se localisant pour les principales d'entre elles dans les secteurs suivants :

- . A Colomiers et Blagnac pour l'axe Ouest,
- . A Cugnaux pour l'axe Sud-Ouest,
- . Dans le secteur de Castanet pour l'axe Sud-Est,
- . A proximité de l'échangeur de Bruguères pour l'axe Nord,

Pour certaines d'entre elles, les localisations restent encore à préciser.

Bien entendu, d'autres opérations volontaristes d'aménagement seront souhaitables dans les secteurs d'extension urbaine prévus au SDAU dès lors qu'elles répondent à un besoin démographique et permettent de mieux organiser l'urbanisation.

b) Une politique de l'urbanisation en cohérence avec la réalisation des équipements.

En dehors des grandes opérations d'aménagement, l'urbanisation se développera essentiellement en fonction des équipements publics mis en oeuvre par la collectivité.

Ce processus repose donc d'abord sur la réalisation des équipements importants qui doivent être programmés de façon globale selon les besoins et les possibilités financières : voirie de desserte, réseaux d'assainissement, équipements de superstructure.

Il en est ainsi, par exemple, des extensions Nord-Est et Est de la commune de Toulouse qui supposent la mise en place du collecteur E d'assainissement, et du réseau de voirie de desserte des quartiers intéressés et de nombreux autres secteurs périphériques.

Il conviendra d'éviter la dispersion géographique de ces équipements, car elle risque d'induire un état de sous-équipement n'empêchant cependant pas le développement d'une urbanisation diffuse qui dégraderait les sites et compromettrait les possibilités d'aménagement pour l'avenir.

Au contraire, on favorisera les opérations d'aménagement d'ensemble (qu'elles soient d'habitat collectif ou individuel), susceptibles de garantir une meilleure qualité urbanistique et architecturale, une utilisation de l'espace optimale et sans gaspillage grâce à une maîtrise foncière globale par un seul aménageur, et enfin un bon niveau d'équipements qu'on cherchera à faire prendre en charge par les constructeurs (branchements sur les réseaux, superstructures, espaces verts).

Cette maîtrise de l'urbanisation revêtira une importance particulière dans les secteurs qui sont ou seront soumis à de fortes pressions, notamment les sites naturels attractifs pour des implantations résidentielles, (une grande partie de la périphérie de l'aire du S.D.A.U.), ou les zones d'influence d'infrastructures nouvelles (comme par exemple l'autoroute A.61) dont les diffuseurs ne manqueront pas d'entraîner des pressions de l'urbanisation dans les secteurs intéressés.

Le cas échéant, il appartiendra à la puissance publique d'engager des actions foncières (par exemple ZAD) afin de mieux maîtriser certains sites et de prendre l'initiative d'opérations d'aménagement dans les secteurs particulièrement sensibles.

c) Le contrôle de l'urbanisation diffuse dans les zones péri-urbaines.

Résultant essentiellement des initiatives privées, l'urbanisation diffuse tend à se manifester sur la quasi-totalité de l'aire du S.D.A.U., ainsi que l'ont montré les résultats des recensements successifs. Sa maîtrise devra d'abord être assurée par les P.O.S., une politique rationnelle des équipements d'accompagnement et le cas échéant par certaines actions plus directes de la puissance publique.

Les P.O.S. devront permettre d'éviter la dispersion de l'urbanisation dans les zones mal équipées ou à vocation naturelle.

Dans les secteurs où l'urbanisation à long terme est compatible avec le S.D.A.U., mais où les équipements n'existent pas encore ou sont insuffisants, il va de soi que les P.O.S. devront préserver le caractère naturel des zones concernées et y permettre la maintien de l'activité agricole lorsqu'elle existe. Des constructions dispersées compromettraient en outre gravement les possibilités futures d'aménagement.

Dans les secteurs à vocation rurale dominante prévue au S.D.A.U., l'urbanisation doit être strictement limitée à l'extension des villages et hameaux existants. Dans les zones agricoles seules les bâtiments liés à l'activité agricole seront autorisés afin de préserver la qualité des sites et de ne pas perturber les conditions de fonctionnement des exploitations existantes.

4.2. POLITIQUE D'IMPLANTATION DES COMMERCE ET BUREAUX.

En matière de commerces, la stratégie à mettre en oeuvre doit viser à la mise en place du schéma d'armature commerciale défini au chapitre V: suivre les besoins de l'urbanisation, réduire les déséquilibres de l'appareil commercial existant, favoriser la création des centres secondaires et maintenir l'attractivité du centre ancien. Cette stratégie est largement de la responsabilité des collectivités locales et des agents économiques intéressés, qui disposent depuis une date récente d'un cadre d'action concertée, la Commission Départementale d'Urbanisme commercial. La définition d'une politique concertée est en effet le seul moyen d'éviter les initiatives d'implantation "au coup par coup", au gré d'opportunités foncières, qui s'intègrent souvent mal aux

perspectives d'aménagement de l'agglomération. Le choix des localisations devrait être concerté avec les collectivités, au niveau de l'agglomération, avant même que des options aient été prises sur un terrain.

De même, l'implantation des bureaux devrait faire l'objet d'une politique globale plus interventionniste (incitation ou contrôle) au niveau de l'agglomération. Elle concernait aussi bien les bureaux privés que les administrations publiques.

Ainsi, il ne semble pas souhaitable de développer exagérément l'implantation de nouveaux bureaux dans le centre, ce qui risquerait de provoquer des encombrements supplémentaires et de compromettre la qualité et l'équilibre des fonctions nobles du Centre. En particulier, il conviendrait d'y éviter l'implantation de bureaux n'apportant aucune animation dans le Centre, et se substituant à l'habitat et à certaines activités secondaires. Ces implantations pourraient être dirigées vers Marengo, Jolimont, le Mirail et certaines zones périphériques (par exemple, à proximité de l'aéroport et des zones ou coupures vertes de l'agglomération).

Ce secteur des bureaux nécessite une vigilance d'autant plus attentive que les implantations se font généralement de façon diffuse, sont particulièrement difficiles à contrôler, et de ce fait s'intègrent souvent mal dans une politique d'aménagement.

5 . MISE EN PLACE DES COUPURES VERTES

Les coupures vertes prévues au S.D.A.U. devront être inscrites dans les P.O.S., qui en assureront la protection intégrale.

Toutefois, l'action des collectivités devra être prolongée dans certains secteurs, au fur et à mesure qu'elles disposeront de moyens financiers pour assurer une maîtrise foncière et réaliser certains aménagements verts ou de loisirs ouverts au public, y compris par l'achat de parcs et bois existants.

Enfin dans les zones agricoles, où l'urbanisation diffuse sera évitée (voir ci-dessus), des actions contractuelles avec les agriculteurs seront à développer afin d'y assurer la pérennité des zones agricoles, qui constituent encore la meilleure garantie de préservation des sites naturels péri-urbains. En outre certaines actions foncières pourraient être favorisées reposant par exemple sur l'intervention de la SAFER et la concertation entre les agriculteurs intéressés.

6 . LE CENTRE ET LES QUARTIERS ANCIENS

Au cours des années passées, l'aménagement des villes a été presque exclusivement axé sur l'organisation des extensions urbaines. Mais l'urbanisme c'est aussi la mise en valeur des quartiers existants, et au cours de la prochaine décennie, un accent au moins aussi important doit être mis sur l'aménagement et les actions qualitatives dans le centre et les tissus anciens.

La difficulté de "recréer la ville" à l'extérieur, l'attachement de plus en plus grand des habitants à la ville ancienne, à son architecture, à l'animation du centre traditionnel, la dégradation progressive des conditions de vie individuelle et collectives dans ces quartiers doivent nous y inciter.

6.1. LA RECONQUETE DE L'HABITAT ANCIEN.

Les derniers recensements ont mis en évidence une poursuite de la désaffection des quartiers anciens par la population. Si le transfert des habitants vers des logements neufs en périphérie leur a permis un gain de confort, l'animation des quartiers y a perdu, et les conditions de logement y restent encore insalubres ou inférieures aux normes d'habitabilité dans de nombreux cas, en particulier dans les quartiers situés au centre ou à son voisinage. Les quelques opérations de rénovation ont souvent eu pour effet de substituer des bureaux à des logements et de remplacer la population ancienne par des habitants plus aisés, augmentant ainsi la ségrégation sociale.

Il s'agit maintenant au contraire de développer rapidement une politique de l'habitat ancien visant à la réhabilitation du patrimoine existant et à une mise aux normes minimales d'habitabilité. De telles actions, déjà engagées dans certains quartiers (restauration immobilière du quartier Saint-Aubin) seront concertées entre collectivités et propriétaires privés, et mobiliseront les diverses possibilités d'aide financière des organismes publics afin d'assurer le maintien de la population actuelle dans des conditions économiques acceptables.

6.2. LES ACTIONS QUALITATIVES ET L'AMENAGEMENT DES QUARTIERS.

L'amélioration de la qualité de la vie dans le centre et les quartiers anciens exige également des aménagements au niveau des équipements et espaces publics : création d'équipements manquants (espaces verts de quartier...), aménagements de places publiques, mobilier urbain, réservation de rues aux piétons, organisation de la circulation permettant une plus grande tranquillité des habitants et promeneurs.

Plus particulièrement la revalorisation de l'attractivité du centre ancien de Toulouse demande la mise en oeuvre d'un plan d'ensemble allant dans ce sens.

Dans certaines communes périphériques également, l'importance et l'attractivité des quartiers anciens des villages existants justifie qu'une politique de restauration et d'aménagement soit engagée rapidement.

7 . LA POLITIQUE FONCIERE

La montée des prix des terrains et la spéculation foncière sont des facteurs importants du renchérissement du coût des équipements et du développement d'une urbanisation incontrôlée. L'état parcellaire très morcelé de la plupart des communes rend en outre très difficile la conduite d'opérations d'ensemble qui permettent une meilleure composition urbaine et favorisent l'intégration dans le site. Or, la création des plus values foncières résulte le plus souvent de la réalisation d'équipements publics par la collectivité, qui contribue à valoriser les terrains situés à proximité.

La maîtrise foncière est donc l'un des volets très importants de la mise en oeuvre du S.D.A.U. Dans le cadre des possibilités juridiques actuelles, elle doit se traduire d'abord par l'extension de la politique des Z.A.D. par exemple, déjà engagée, dans les zones sensibles où les pressions de l'urbanisation risquent d'être les plus fortes. Cela serait souhaitable dans les zones d'extension urbaine prévues au S.D.A.U. et notamment sur les terrains où doivent être réalisées des opérations publiques d'aménagement (voir § 4.1.), et au voisinage des infrastructures nouvelles prévues comme l'autoroute A.61.

Il conviendra aussi de constituer progressivement un volant important de réserves foncières à long terme, qui faciliteront considérablement la réalisation des projets par les collectivités dans les zones à urbaniser ou les coupures vertes.

La mise en oeuvre de cette politique foncière sera grandement facilitée si elle est prise en charge au niveau de l'agglomération, sous le contrôle des collectivités associées en vue de cet objectif.

8 . LES MOYENS FINANCIERS

Les collectivités locales sont conscientes du fait que la réussite de la politique d'aménagement de l'agglomération suppose qu'elles puissent y consacrer des moyens financiers accrus, pour faire face aux dépenses d'équipements, de réserves foncières et à toutes les opérations publiques qu'il conviendrait de lancer. Les études indiquent clairement qu'une part plus grande de financement public devrait être consacrée chaque année au secteur de l'aménagement urbain, compte tenu notamment du retard actuel considérable des équipements dans de nombreux domaines.

Les évolutions comparées de leurs ressources et des dépenses à leur charge, la pression fiscale de plus en plus lourde qu'ont à supporter leurs habitants ne laissent pas d'être inquiétantes. Dans de telles conditions, ce sont toujours les projets à moyen ou long terme qui posent les problèmes les plus difficiles.

Un tel pari ne pourra donc être gagné que si les collectivités bénéficient d'une aide plus grande de l'Etat, ou si une réforme profonde des finances locales intervient.

De même, le département et la Région pourraient contribuer efficacement à l'aménagement de la métropole en participant au financement des équipements dont l'intérêt départemental ou régional est évident.

Dans une agglomération comme celle de Toulouse, cette situation est encore aggravée par le morcellement communal. La carte des ressources financières des communes indique la faiblesse de celles-ci dans de nombreuses petites communes périphériques ainsi que de fortes inégalités dans la richesse fiscale par habitant. Cette dernière, qui peut s'exprimer par la valeur de l'ancien centime rapporté à la population, varie en effet considérablement en fonction de l'importance des emplois implantés dans la commune considérée. Ce sont les communes résidentielles, où les besoins d'équipements sont les plus forts qui connaissent les plus grandes difficultés. En outre, de nombreuses petites communes où le développement de l'urbanisation est prévu sont dans l'incapacité financière de constituer des réserves foncières qui y seraient pourtant nécessaires plus qu'ailleurs.

C'est par le développement d'une solidarité intercommunale ou d'agglomération déjà amorcée, que des solutions pourront être progressivement apportées à ces problèmes dans le cadre d'une politique globale concertée entre communes.

CONCLUSION

CONCLUSION

Le S.D.A.U. ne doit pas apparaître seulement comme un ensemble d'orientations générales concernant l'agglomération toulousaine. S'il est bien reçu comme la "charte" de l'aménagement de l'agglomération, il doit permettre aux divers partenaires qui contribuent à sa mise en oeuvre (collectivités locales, administrations, agents économiques) de développer des actions convergeant vers des objectifs cohérents.

Les collectivités publiques, responsables des grandes opérations d'urbanisme, de l'élaboration et la mise en oeuvre des P.O.S., de la réalisation des grandes infrastructures et des principaux équipements, disposeront d'un schéma de référence globale permettant de guider leurs choix. L'ensemble des investisseurs publics ou privés qui, à travers la construction des nouveaux logements, bureaux, commerces et industries, sont les bâtisseurs de la ville disposeront également d'un document aux indications assez précises et suffisamment prospectif pour que leur propre stratégie, en matière de localisation notamment, soit conforme aux intérêts globaux de l'agglomération, de ses habitants actuels et futurs. Le S.D.A.U., en définissant des localisations préférentielles, devrait notamment permettre d'éviter que des grandes implantations industrielles, commerciales ou tertiaires s'effectuent au "coup par coup", au gré d'opportunités foncières.

Assurer les meilleures conditions de vie aux habitants d'aujourd'hui et de demain, telle est pour l'agglomération la finalité du S.D.A.U., dont les principales options sont les suivantes :

- Préserver un vaste espace rural sur plus de la moitié de la surface de l'aire du S.D.A.U., sous la forme d'une vraie campagne à l'abri de l'urbanisation diffuse et comprenant zones agricoles et coupures vertes.
- Baser le devenir de l'agglomération sur une large ouverture vers l'extérieur (département, région, Sud-Ouest), impliquant une complémentarité de développement économique, l'amélioration des communications et une large concertation.
- Assurer l'avenir économique de l'agglomération, notamment par un soutien actif au secteur industriel et à sa diversification avec l'aide de l'Etat.
- Mettre de plus en plus l'accent, en matière d'urbanisme sur les actions qualitatives : qualité et diversité architecturale, animation et vie des quartiers, réhabilitation des quartiers anciens, valorisation du centre historique allant de pair à la création de centres secondaires, réalisation d'espaces verts et de loisirs, prise en compte plus attentive de la qualité de l'environnement et du cadre de vie.

- Organiser l'urbanisation de façon cohérente et équilibrée en mettant l'accent sur la diversité des formes d'habitat, une architecture intégrée au site, la recherche d'opérations d'ensemble (à l'initiative de la collectivité pour les plus importantes), la réalisation conjointe des équipements et la maîtrise foncière préalable.
- Rattraper enfin le retard important des grands équipements surtout celui des infrastructures routières, de certains réseaux et des transports en commun qui doivent être rendus plus attractifs pour accéder à la ville ancienne.
- Développer la solidarité intercommunale et regrouper les collectivités de l'agglomération afin de leur donner les moyens de mieux maîtriser son aménagement, et de prendre en charge conjointement la mise en oeuvre des grands projets.

La volonté et la mobilisation réelles des collectivités et de leurs partenaires, en association de plus en plus étroite avec les populations concernées, en vue de poursuivre ces objectifs à travers leurs diverses possibilités d'action, sont la meilleure garantie de l'efficacité et de la mise en oeuvre du S.D.A.U.