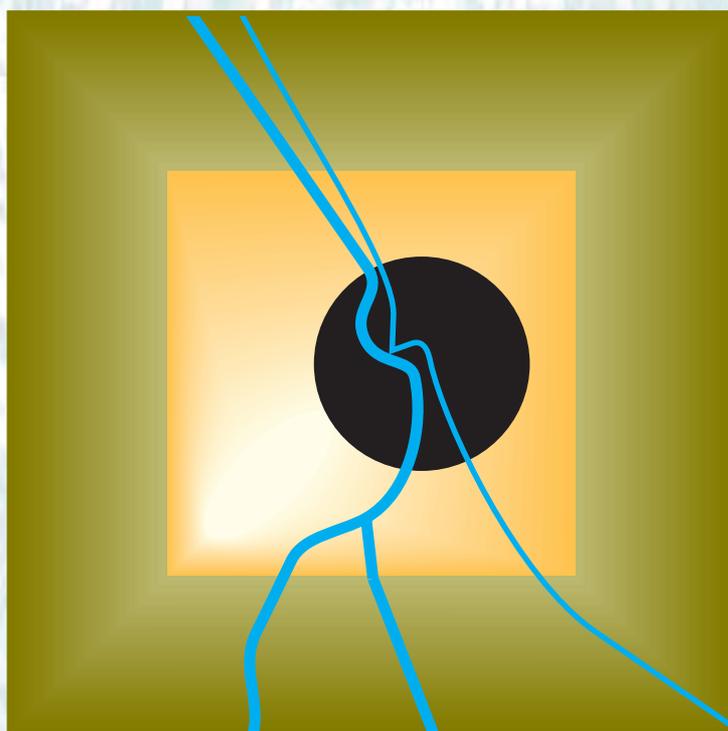


AGGLOMERATION TOULOUSAINE

**révision du
SCHEMA
DIRECTEUR**

**Approuvé par le S.M.E.A.T.
le 11 Décembre 1998**



S.M.E.A.T.

Sommaire

Editorial :

UNE METROPOLE EUROPEENNE FORTE... ET UNE CITE A L'ECHELLE HUMAINE	5
--	----------

Historique :

DEMOGRAPHIE ET URBANISATION : LES GRANDES ETAPES DU DEVELOPPEMENT DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE	9
---	----------

Préambule :

DE L'INTENTION A LA REALISATION- LES GRANDES ETAPES DE LA DEMARCHE	13
---	-----------

Première partie :

ETAT DES LIEUX, ATOUTS DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE	21
--	-----------

Chapitre 1 : L'agglomération toulousaine aujourd'hui	23
--	----

Chapitre 2 : Les atouts pour demain	41
---	----

Deuxième partie :

LES GRANDES ORIENTATIONS DU PROJET D'AGGLOMERATION, UNE DOUBLE AMBITION : UNE CITE A L'ECHELLE HUMAINE ... ET UNE METROPOLE EUROPEENNE FORTE ET EQUILIBREE	49
---	-----------

Chapitre 3 : Pour un développement durable ... Un projet qualitatif	51
---	----

Chapitre 4 : Pour une métropole bien positionnée pour l'Europe ... Trois priorités	57
--	----

Troisième partie :

DES POLITIQUES PRIORITAIRES POUR UN DEVELOPPEMENT DURABLE DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE	73
---	-----------

Chapitre 5 : Des stratégies d'agglomération pour un développement des fonctions métropolitaines	75
---	----

Chapitre 6 : Une politique de l'habitat au service des grands équilibres sociaux	89
--	----

Chapitre 7 : Des mesures en faveur de la préservation et gestion du cadre de vie et de l'environnement	97
--	----

Chapitre 8 : Des dispositifs ciblés contre les risques naturels, industriels et les nuisances urbaines	113
--	-----

Chapitre 9 : Une politique globale des déplacements au service d'un projet	131
--	-----

Quatrième partie :

LE PARTI D'AMENAGEMENT DU SCHEMA DIRECTEUR	145
---	------------

Chapitre 10 : Les orientations stratégiques	147
---	-----

Chapitre 11 : Schéma d'aménagement et territoires	165
---	-----

• La Ville-Centre	167
-------------------------	-----

• Le secteur Nord-Est	175
-----------------------------	-----

• Le secteur Est	181
------------------------	-----

• Le secteur Sud-Est	187
----------------------------	-----

• Le secteur Sud-Ouest	195
------------------------------	-----

• Le secteur Ouest	203
--------------------------	-----

• Le secteur Nord-Ouest	211
-------------------------------	-----

Chapitre 12 : La destination générale des sols	219
--	-----

Cinquième partie :

MISE EN OEUVRE DU SCHEMA DIRECTEUR	227
---	------------

Introduction : Maîtriser les territoires stratégiques porteurs des grands projets d'intérêt métropolitain	229
---	-----

Chapitre 13 : Les grands projets d'intérêt métropolitain à l'horizon 2015	231
---	-----

Chapitre 14 : Des mesures conservatoires pour le très long terme	237
--	-----

Chapitre 15 : Un plan stratégique à moyen terme	239
---	-----

Chapitre 16 : Une planification continue au service des grands décideurs	253
--	-----

Annexes :	259
------------------------	------------

Editorial

UNE METROPOLE EUROPEENNE FORTEET UNE CITE A L'ECHELLE HUMAINE

*Engager une grande réflexion sur l'avenir de la métropole toulousaine et sur ces bases, doter l'agglomération d'un nouveau **Schéma Directeur**, tel est le double objectif que s'est fixé jusqu'ici le S.M.E.A.T. .*

*Dès sa création, et pour mener à bien cet exercice de planification, le S.M.E.A.T. a pris l'initiative d'ouvrir un débat avec l'ensemble des partenaires de l'agglomération (Etat, Région, Département, Chambres Consulaires, professionnels de la ville et acteurs économiques, chercheurs, universitaires et experts des questions urbaines). Les appels à contribution, les travaux en commissions thématiques, les journées d'études perspectives "**DEMAIN, L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE**" ont permis au S.M.E.A.T. de nourrir sa réflexion et de se forger progressivement une vision à long terme de l'évolution de son espace métropolitain.*

*Validé en Mars 1995, après trois années de réflexion et de concertation, **LE PROJET D'AGGLOMÉRATION "TOULOUSE MÉTROPOLÉ, UN CAP POUR LE LONG TERME"** propose d'inscrire le futur de l'agglomération sur un objectif de "qualité durable", apte à satisfaire les besoins actuels, sans compromettre les choix des générations futures.*

Le Projet affiche une double ambition, “Une Métropole européenne forte... et une cité à l'échelle humaine”, fondée sur :

- **l'excellence des fonctions métropolitaines au niveau national et européen :**
 - excellence, par l'intégration de la trame urbaine régionale, dans les grands réseaux de communication européens,
 - excellence, par le renforcement du rayonnement de la Métropole Toulousaine dans les domaines de la formation et de la recherche et de la haute technologie,
 - excellence, par l'accroissement de son attractivité, au bénéfice d'une grande politique d'équipements et de services de centralités,
- **le respect des grands équilibres :**
 - **équilibre régional**, par l'identification d'un espace métropolitain polycentrique : LA RÉGION-MÉTROPOLE, véritable “constellation urbaine” fondée sur un développement complémentaire et partagé entre l'agglomération toulousaine et les villes moyennes proches,
 - **équilibre naturel et urbain**, par l'inscription du développement de l'agglomération dans des limites territoriales claires entre ville et campagne,
 - **équilibres sociaux :**
 - par la construction d'une ville “à portée de main” où “Nature” et “Urbanité” s'imbriquent, où “Habitat et Emploi” se conjuguent dans de véritables espaces de proximité pour chacun des citoyens,
 - par la promotion d'une ville intégratrice, qui gomme les ruptures sociales et urbaines, et qui **garantisse la cohésion sociale.**

En Juillet 1996, le S.M.E.A.T. arrête sur ces bases le projet de Schéma Directeur. Il engage ensuite une large consultation auprès des communes et de ses partenaires, Etat, Région, Chambres consulaires. Habitants et associations sont également invités à faire part de leurs observations. Ainsi, le nouveau Schéma Directeur, objet de ce rapport soumis à l'approbation, tient compte des différents avis, contributions recueillies et de la concertation organisée par le S.M.E.A.T. en 1997.

AUJOURD'HUI, dans le droit fil du Projet d'Agglomération, et sur l'aire de compétences du S.M.E.A.T., le nouveau SCHÉMA DIRECTEUR fixe le cadre de référence d'une nouvelle étape du développement de l'agglomération toulousaine à l'horizon 2015, en donnant priorité à :

- **la valorisation des sites à forte valeur collective, véritable patrimoine d'agglomération.**
Le schéma propose, en réponse aux enjeux croissants de qualité de l'environnement et du cadre de vie pour les hommes et les entreprises, de protéger et de valoriser l'espace agricole périurbain, la trame verte et l'ensemble des paysages naturels, de contenir les nouveaux développements urbains dans les “limites intangibles”,
- **un développement qualitatif fondé sur l'intensification urbaine et le redéploiement stratégique.**
La précédente étape de planification définie dans les années de forte croissance a eu pour effet principal de générer une forte consommation d'espace, celle engagée aujourd'hui exprime la volonté, par une politique de redéploiement stratégique de “consolider” un urbanisme récent fragmenté, dispersé et trop spécialisé et de “revaloriser la ville héritée”, lieu racine de la mixité urbaine,
- **la réhabilitation et la promotion de l'espace public, véritable charpente de l'agglomération.**
En trente ans, l'agglomération a connu des mutations sans précédent et ses racines urbaines et culturelles, issues de 2000 ans d'histoire, ne représentent plus aujourd'hui qu'une infime partie du territoire urbanisé. Ces lieux sont pourtant les principaux référents identitaires de la métropole, ceux qui établissent son rayonnement, sa notoriété.
Ainsi, le Projet entend redonner un sens, une vocation à tous les territoires et propose dans ce cadre, qu'en s'inspirant des grands ingénieurs, architectes et paysagistes du XVIIIème et du XIXème siècle qui ont forgé l'identité toulousaine, soit engagée une véritable politique de l'espace public, avec le développement d'une maille secondaire identitaire et la construction d'un grand réseau public vert et bleu d'agglomération dans le prolongement de la “ville héritée”.

Ce Schéma Directeur véritable cahier des charges du développement doit permettre la concrétisation de l'ensemble des projets d'intérêt métropolitain, réalisables à l'horizon 2015, et ainsi définir les actions prioritaires à engager, et donner à chacun des acteurs la possibilité d'agir en totale cohérence avec l'ensemble des partenaires concernés.

Ce schéma doit garantir ainsi une gestion économe de l'espace.

Elaboré dans une période de profondes mutations économiques, sociologiques et technologiques dont les effets à moyen et long terme sont difficiles à appréhender, le projet affiche :

- des possibilités d'accueil strictement limitées aux besoins estimés,
- une nécessaire gestion dans le temps des potentialités spatiales en fonction d'une croissance de développement constatée et des capacités à réaliser les infrastructures correspondantes,
- des mesures conservatoires pour certains territoires destinées à garantir la liberté des choix des générations futures.

DEMAIN, il faudra mettre en oeuvre le Schéma Directeur, et dans ce cadre, réaliser les grands projets d'intérêt métropolitain, définir les politiques prioritaires d'agglomération, construire les partenariats indispensables, suivre les évolutions urbaines autant que celles des grandes mutations de notre société urbaine et de ses modes de vie, pour ajuster en temps réel les besoins de développement aux demandes des populations et des entreprises.

Ainsi, il faudra, face aux grands défis du début du XXIème siècle :

- **mettre en place un grand partenariat d'agglomération** : avec l'Etat, la Région et les Départements concernés pour promouvoir un grand espace métropolitain de dimension européenne fort, équilibré et solidaire, fondé sur l'agglomération toulousaine et les villes moyennes proches : LA RÉGION-MÉTROPOLE,
- **unir toutes les compétences publiques et privées de l'agglomération** pour construire une cité à l'échelle humaine équilibrée et conviviale, garante de la cohésion sociale... entre mémoire et modernité,
- **adapter progressivement les outils de la planification** aux nouvelles échelles territoriales et accompagner localement toutes les initiatives publiques pour un développement cohérent, étape par étape, de la métropole.

Le S.M.E.A.T. a depuis longtemps démontré sa capacité à travailler collectivement avec l'ensemble des partenaires de l'agglomération et souhaite comme il s'y était engagé, poursuivre cette entreprise fédératrice au-delà de l'étape d'approbation du Schéma Directeur.

Pour garantir la cohérence entre les grands équilibres d'agglomération et les projets communaux ou sectoriels, et initier les politiques prioritaires d'agglomération, le S.M.E.A.T. affirme sa volonté de coordonner et gérer dans le temps et l'espace le projet de développement de la métropole toulousaine.

Dans cette perspective, le S.M.E.A.T. deviendra la structure de veille et de suivi actif des évolutions de la métropole toulousaine, l'outil technique et institutionnel de pilotage d'une planification en continu, au service des grands partenaires de l'agglomération.

Le Comité Syndical du S.M.E.A.T.

Historique

DEMOGRAPHIE ET URBANISATION : LES GRANDES ETAPES DU DEVELOPPEMENT DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAIN

Diverses formes urbaines, les grands axes de circulation, les zones d'activités, les principales infrastructures sont le produit de l'histoire urbaine de l'agglomération. Histoire des différentes époques, mais aussi produit des débats, décisions, plans d'urbanisme qui ont jalonné les grandes étapes du développement urbain. Cette histoire a été également marquée par les événements -nationaux ou locaux-, les périodes d'expansion économique ou, au contraire, de récession.

Du centre historique aux noyaux villageois, de l'urbanisme des années 60 aux réhabilitations des années 80, des collectifs toulousains aux lotissements périphériques, les quartiers et les communes de l'agglomération, dans leur grande diversité, gardent les traces de cette histoire.

"L'écusson" historique

La conquête romaine a fixé, rive droite de la Garonne, sur le bombement de terrasse qui domine un gué, le site définitif de ce qui devait devenir la ville de Toulouse.

Au XIV^{ème} siècle, l'aire de peuplement couvre 130 hectares ; 20 000 à 40 000 personnes y résident. Cette superficie reste constante pendant trois siècles. Les fonctions centrales resteront ainsi concentrées sur la rive droite "intra muros" jusqu'à la fin du XVII^{ème}.

Entre 1450 et 1560, Toulouse s'enrichit considérablement par le négoce du pastel, avant de connaître diverses phases de crise. La structure médiévale de la ville demeure intacte, alors que les constructions se renouvellent : hôtels particuliers des marchands de pastel (XVI^{ème}), de la noblesse (XVII^{ème} et XVIII^{ème}), maisons cossues de la moyenne et petite bourgeoisie et petits immeubles collectifs où vivent les populations les plus modestes.

Au XVII^{ème} siècle, le creusement du Canal du Midi et la réalisation du port Saint-Sauveur donnent naissance à un nouveau faubourg autour de l'actuelle place Dupuy. D'autres faubourgs apparaissent le long des routes principales (Les Minimes, Bonnefoy ...), tandis que les premiers noyaux villageois se constituent le long des chemins situés en limites communales (Lalande, Croix-Daurade, Lardenne, Saint-Simon).

**Boulevards, canal
et chemin de fer**

L'urbanisme monumental du XVIIIème siècle se développe hors des remparts avec notamment la création des allées autour du Grand-Rond, la construction des quais sur la Garonne, du Cours-Dillon et de la Patte-d'Oie.

Le premier recensement digne de foi, effectué au début de la Révolution Française, dénombre 52 800 habitants à Toulouse.

Avec l'accentuation de l'exode rural et l'arrivée du chemin de fer -à la fin du XIXème siècle-, la ville "franchit" le Canal du Midi et s'étend vers l'Est jusqu'au pied des coteaux. Les remparts, démolis en 1829, cèdent progressivement la place à un anneau de boulevards. En 1886, la population de Toulouse atteint 147 600 habitants mais la croissance urbaine se fait sans plan d'urbanisme, provoquant ainsi un engorgement du centre-ville.

Pour répondre à ces problèmes de circulation, de larges artères sont dessinées au coeur de la ville : rue Alsace-Lorraine, rue de Metz, rue du Languedoc et rue Ozenne. Bordées de grands immeubles, sur le modèle parisien, ces rues concentrent les activités commerciales et administratives (banques, grands magasins, commerces de luxe...).

Parallèlement aux percées du centre (1867-1912) et au bouclage des boulevards (pont Saint-Michel et pont des Catalans), les faubourgs s'étendent rapidement le long des entrées de ville et des anciens chemins ruraux.

**De la première guerre
mondiale à la seconde :
la croissance de l'industrie**

La première guerre mondiale apporte à Toulouse, éloignée des frontières de l'Est, des activités liées au secteur de l'armement, lui assurant ainsi un véritable "décollage" industriel.

A la main d'oeuvre attirée par le développement de l'industrie, s'ajoutent un flux migratoire incessant d'origine rurale, ainsi qu'une forte immigration espagnole et italienne. La population croît régulièrement : 175 000 habitants en 1921, 213 000 en 1936.

**Grands ensembles,
décentralisation et
spécialisation de l'espace**

Après la seconde guerre mondiale, sous la pression démographique, les problèmes de logement se posent de façon aiguë. Le premier plan directeur d'urbanisme (plan Nicot) fixe comme objectifs l'arrêt de l'expansion de l'agglomération et la densification de l'habitat. Les pouvoirs publics, qui ont pris en main la politique du logement, préconisent alors l'édification de nouveaux quartiers essentiellement constitués d'immeubles collectifs : Empalot, Jolimont, Ranguel, Bagatelle...

L'expansion industrielle de l'aéronautique, l'essor des services publics et le développement de l'enseignement supérieur contribuent largement à alimenter un flux migratoire vers Toulouse. Au recensement de 1962, l'I.N.S.E.E. définit pour la première fois une "agglomération toulousaine" : elle ne comporte toutefois que deux communes, Toulouse (323 700 habitants) et Blagnac (5 300).

La décennie 1960-1970 est marquée par l'intensification des constructions H.L.M. et par un premier développement des communes périphériques. L'urgence est alors de trouver une solution au problème des mal-logés et d'accueillir les rapatriés d'Afrique du Nord ainsi que la main d'oeuvre attirée par le développement économique.

Toulouse, nouvellement promue "métropole d'équilibre" par la D.A.T.A.R., à l'instar d'autres capitales régionales, bénéficie alors de nombreuses décentralisations (grandes écoles, centres de recherche, entreprises nationales).

Un nouveau plan d'urbanisme directeur fixe dès 1962 une priorité : rééquilibrer la croissance urbaine sur la rive gauche de la Garonne et lutter ainsi contre la tendance séculaire au développement vers l'Est. De grandes voies de circulation (et notamment les actuelles rocade) sont programmées. De grandes zones industrielles sont également créées aux sorties de la ville.

Le projet le plus important concerne la création -en 1960- de la “Ville Nouvelle” du Mirail, avec pour objectif affirmé l’extension du périmètre urbanisé de Toulouse (celui-ci ne couvre alors qu’un tiers de la commune). Initialement prévu pour accueillir 100 000 habitants, le programme, dont la conception se veut résolument innovante, verra cependant ses ambitions évoluer à la baisse au fur et à mesure de son exécution.

En 1968, l’agglomération (l’unité urbaine définie par l’I.N.S.E.E.) est composée de 29 communes, et pour la première fois, la périphérie franchit le seuil des 100 000 habitants.

Le développement du périurbain

Au cours de la décennie 1970, sous l’effet de la crise économique et d’une remise en cause de la politique des “grands ensembles”, l’activité immobilière décroît de façon importante à Toulouse ; en revanche le rythme de construction de maisons individuelles s’accélère en périphérie, processus directement lié à la politique d’accession à la propriété alors encouragée par l’Etat. Longtemps masquée par la superficie importante de la ville de Toulouse, l’extension spatiale de l’urbanisation concerne dès lors la périphérie, qui connaît une véritable “explosion”.

Un Schéma Directeur d’Aménagement et d’Urbanisme (S.D.A.U.) est mis à l’étude dès le début des années 1970. Il sera approuvé en 1982. Ses principales orientations concernent le logement (réhabilitation du centre ancien, mise en oeuvre de la deuxième tranche du Mirail plutôt en logement individuel, développement d’opérations publiques d’urbanisme sous forme de Z.A.C.).

Sont également prévues la mise en oeuvre d’un réseau de Transport Collectif en Site Propre, la création de centres secondaires d’agglomération et la réalisation de nombreuses zones d’activités.

Dans les années 80, la reprise de la croissance démographique du centre-ville de Toulouse rompt avec une tendance au dépeuplement à l’oeuvre depuis l’après-guerre. Mais à l’inverse, certains faubourgs proches du centre accusent à leur tour une baisse de population.

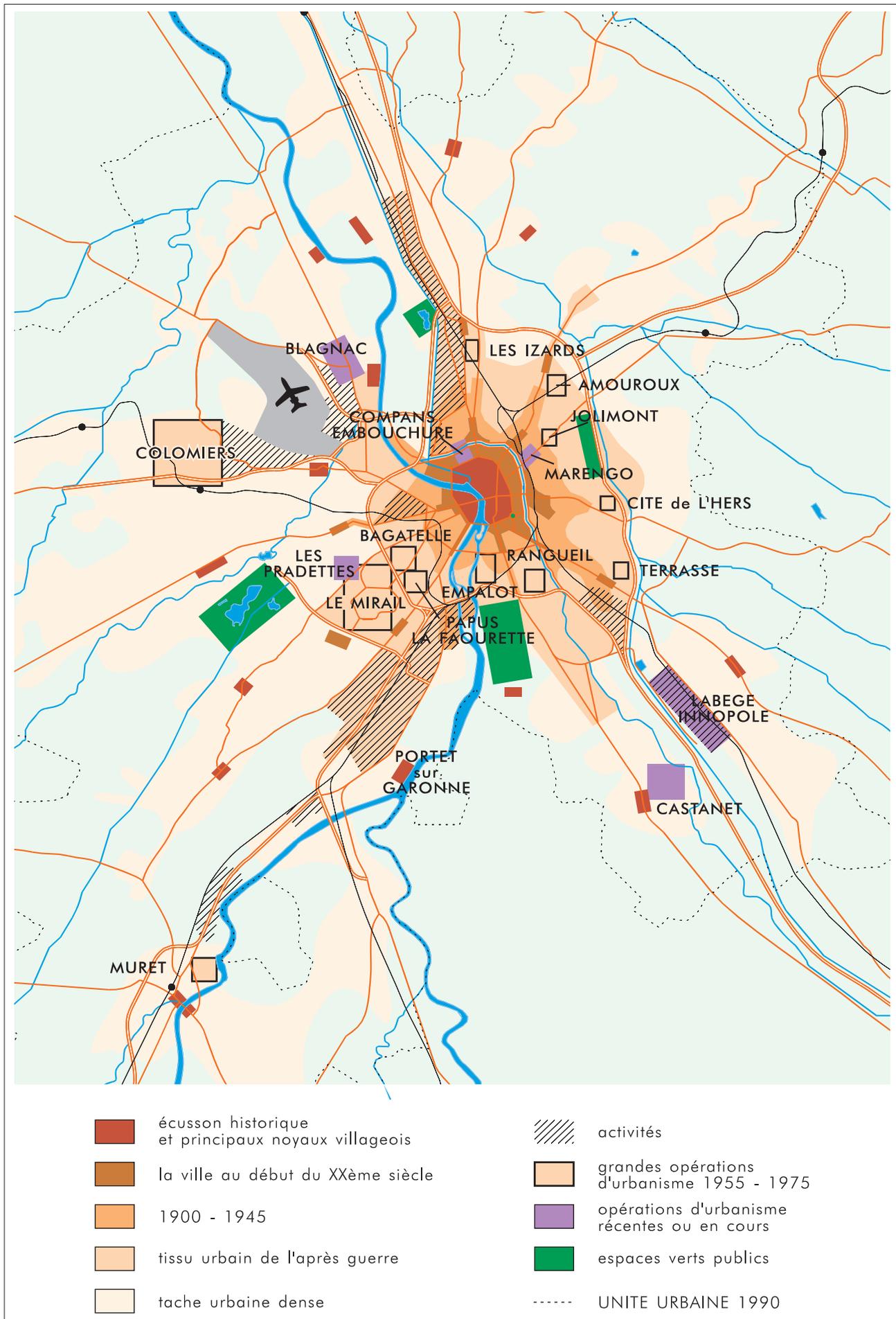
En périphérie, l’Ouest et le Sud-Ouest restent les secteurs privilégiés de la croissance démographique, croissance qui “suit” également les grands axes de circulation. L’unité urbaine de 1990, avec 58 communes, rattache Muret à la périphérie toulousaine, prenant ainsi en compte la continuité de l’urbanisation entre les deux entités.

Gestion urbaine et Politique de la Ville

Dès 1979, une intervention “lourde” sur les ensembles H.L.M. les plus anciens se développe sous forme d’opérations de réhabilitation à l’aide de diverses procédures publiques. Ces actions traitent dans un premier temps le bâti et les espaces publics pour s’étendre ensuite au développement social et à l’insertion économique.

Certaines communes s’efforcent de gérer au mieux l’expansion rapide des années antérieures et maîtrisent dorénavant leur croissance. Mais les opérations “pavillonnaires” se multiplient dans la grande périphérie et génèrent une urbanisation de plus en plus diffuse.

Ainsi, au cours des dernières années, le développement urbain de Toulouse a souvent pris la forme d’une “reconquête” des tissus urbains existants. Pendant ce temps, l’agglomération poursuivait son étalement, devenant l’une des grandes agglomérations les moins denses de France. Ce développement, qui a généré une spécialisation croissante des territoires et contribué à une fragmentation progressive du paysage social, a engendré un accroissement sans précédent des déplacements urbains et des besoins en équipements. Il en résulte aujourd’hui une gestion urbaine plus complexe, dans un contexte d’équilibre plus fragile.



Les grandes phases de l'urbanisation

P r é a m b u l e

DE L'INTENTION A LA REALISATION : LES GRANDES ETAPES DE LA DEMARCHE

UNE NOUVELLE DEMARCHE DE PLANIFICATION CONCERTEE

Approuvé en 1982, le S.D.A.U. actuel a constitué la première étape de planification à l'échelle de l'agglomération toulousaine ; c'est un document important, qui a permis, dans une période de forte croissance (1975-1990), d'organiser le développement métropolitain tout en réservant les emplacements nécessaires à la réalisation des grandes infrastructures.

Outil de régulation et de structuration de l'agglomération, le S.D.A.U. a également joué un rôle important dans l'équipement et l'organisation de la périphérie.

En "contenant" -dans une certaine mesure- la poussée périurbaine, il aura permis de faire face à un développement urbain sans précédent et d'éviter un certain nombre de déséquilibres spatiaux.

**Le S.D.A.U. 1982 :
un "garde-fou" précieux,
mais insuffisant**

Fondé sur des principes trop fonctionnalistes, le Schéma Directeur a cependant contribué à "spécialiser" et cloisonner les différents territoires, générant parfois de véritables dysfonctionnements urbains.

Paradoxe d'un document jugé à la fois trop contraignant et trop permissif, les prévisions en terme de consommation du territoire -pourtant très généreuses- s'avèreront insuffisantes face à des logiques de développement strictement communales.

En l'absence d'intercommunalité, la multiplication des initiatives de court terme devint en effet contradictoire avec la notion d'intérêt d'agglomération et le souci d'une organisation cohérente de la métropole.

Décalé des réalités sociales, économiques et urbaines des années 80, le S.D.A.U. apparaît alors comme un véritable frein à un développement qualitatif équilibré de l'agglomération.

Il devenait urgent de lancer une nouvelle réflexion prospective et de définir, pour les 25 prochaines années, les conditions d'un développement métropolitain maîtrisé.

LA METROPOLE TOULOUSAINNE A LONG TERME : L'ELABORATION DU PROJET D'AGGLOMERATION

1 LE S.M.E.A.T. : UNE STRUCTURE DE REFLEXION A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION

Créé en 1991, le S.M.E.A.T. est un Syndicat d'Etudes qui réunit 47 communes ainsi que la Communauté de Villes du SICOVAL. Ce Syndicat s'est doté en 1993 de la compétence de mise en révision du Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine. Les Services de l'Etat sont associés à titre permanent aux travaux du S.M.E.A.T. . Dans ce cadre, la Direction Départementale de l'Equipeement assure une assistance technique et juridique auprès du Syndicat ; elle intervient en outre pour que soient pris en compte les enjeux nationaux et les projets d'intérêt général (réseaux routiers nationaux, réseau ferré à grande vitesse, plate-forme aéroportuaire, protection de l'environnement, préservation et gestion des espaces agricoles, valorisation du patrimoine naturel et urbain, respect des grands équilibres, équipements métropolitains).

La Région, le Département et les Chambres Consulaires sont également associés aux travaux du Syndicat. Les études techniques et la coordination générale ont été confiées à l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine.

2 LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

UNE REFLEXION SUR LES ENJEUX METROPOLITAINS : 4 COMMISSIONS THEMATIQUES

Désireux d'engager une très large consultation et de dépasser le champ d'intervention traditionnel de l'urbanisme stricto sensu, le S.M.E.A.T. a souhaité pouvoir associer à ses travaux l'ensemble des "acteurs de la ville".

Sphère privée ou publique, expertise universitaire ou professionnelle, tissu associatif, thèmes "transversaux" (formation, santé, emploi, consommation,...) : la diversité et la compétence des nombreuses personnes invitées à intervenir dans le cadre des quatre Commissions Spécialisées ont permis d'enrichir considérablement la réflexion sur l'agglomération :

- Commission 1 : Aménagement du territoire, Environnement et Cadre de vie
- Commission 2 : Fonctions métropolitaines et développement économique
- Commission 3 : Equilibres sociaux et développement urbain
- Commission 4 : Infrastructures et réseaux.

UNE APPROCHE SPATIALE : 7 SECTEURS GEOGRAPHIQUES

Sept groupes de travail territoriaux réunissant élus et techniciens ont été constitués sur la base des différents secteurs géographiques.

Au-delà d'une nécessaire concertation destinée à prendre en compte les spécificités de chacun des territoires de l'agglomération, cette démarche a permis de mettre en évidence de véritables enjeux de secteur et favorisé l'émergence de projets urbains intercommunaux.

3 LES ETAPES DE LA REFLEXION

Etabli en 1990 à la demande de l'Etat, **un diagnostic d'agglomération** met rapidement en évidence la nécessité de réviser le Schéma Directeur actuel. Dès sa création, le S.M.E.A.T. se fixait alors comme objectif -et ce préalablement à la révision du S.D.A.U.- l'élaboration d'un Projet d'Agglomération partagé par tous les acteurs de la ville.

UN RAPPORT D'ETAPE : BILAN ET PERSPECTIVES

Sorti en 1993, le document "Bilan et Perspectives" traduit les premières orientations définies par le S.M.E.A.T. et constitue déjà un premier essai de mise en cohérence à grande échelle du territoire métropolitain.

Ce document a permis :

- d'établir le constat de trente années de croissance urbaine,
- de définir les enjeux d'un développement plus équilibré pour l'agglomération toulousaine,
- de dresser les perspectives de ce développement à long terme,
- d'établir divers scénarios d'évolution,
- de proposer une identification des différents territoires stratégiques,
- d'esquisser la mise en place de différents dispositifs de planification.

Largement diffusé, ce rapport d'étape exprime déjà la volonté affirmée des collectivités locales de se doter **d'un projet d'agglomération qualitatif**.

LE PROJET D'AGGLOMERATION : TOULOUSE METROPOLE, UN CAP POUR LE LONG TERME

Avec le Projet d'Agglomération, le S.M.E.A.T. affiche clairement **une ambition qualitative pour la métropole toulousaine** : bien positionnée en Europe, en harmonie avec son espace régional, la métropole de demain sera à la fois forte, équilibrée et solidaire.

Ce Projet validé en mars 1995 fixe un cap pour le très long terme. Ainsi, il permet d'identifier l'ensemble des territoires métropolitains, de définir les grands Projets d'Intérêt Métropolitain, d'engager les mesures conservatoires en faveur des générations futures.

Dans cette perspective, le Projet d'Agglomération ne se limite pas à une déclaration d'intention : il définit des objectifs -le "cahier des charges"-, des priorités et énonce par conséquent des choix urbains.

Ce document -et c'est là sa finalité- rassemble autour d'une vision commune du devenir métropolitain d'un projet fédérateur, l'ensemble des acteurs -publics ou privés- de l'agglomération.

Mais comment passer des intentions aux réalisations concrètes ? C'est tout le sens du Projet d'Agglomération : **celui d'un engagement volontaire des collectivités publiques, des grands partenaires institutionnels et de tous les acteurs de la ville, sur la mise en oeuvre d'un Projet réellement partagé.**

En s'inscrivant dans le long terme, le Projet d'Agglomération fixe un cap et exprime les grandes priorités de la métropole toulousaine, mais au-delà d'un simple cadre de programmation, ce Projet, qui préfigure le futur Schéma Directeur de l'Agglomération, doit aussi suggérer une "règle du jeu" et poser quelques jalons en termes de :

- gestion par étapes, dans le temps et l'espace, des grandes phases du Projet : entre ambition ... et prudence,
- mise en cohérence des procédures et des financements,
- renforcement de l'intercommunalité et des mécanismes de coopération (partenariat public-privé,...) au service des différents projets,
- adaptation des moyens institutionnels et techniques (schéma, charte, outils, ...),
- planification-programmation en continu et suivi actif de cette programmation.

UN DISPOSITIF REGLEMENTAIRE A METTRE EN PLACE A DIFFERENTES ECHELLES DE PLANIFICATION

Le Projet d'Agglomération préfigure la constitution -à l'horizon 2015- d'une véritable Région-Métropole en établissant une réelle complémentarité entre l'agglomération toulousaine, son aire métropolitaine et l'espace régional de proximité.

1 DES DISPOSITIFS DE PLANIFICATION A GRANDE ECHELLE A PROMOUVOIR, POUR GARANTIR LES INTERETS SUPRACOMMUNAUX ET NATIONAUX ET PRESERVER LES GRANDS EQUILIBRES

La prise en compte de ces trois échelles territoriales en termes de planification urbaine apparaît aujourd'hui indispensable, au regard des enjeux économiques et sociaux auxquels l'agglomération devra faire face.

Il est de plus vraisemblable que les "révolutions" attendues en termes de mode de vie génèreront un redéploiement des activités et des populations à une échelle de territoire très largement supérieure à celle que nous venons de connaître.

Les réflexions préalables du S.M.E.A.T. ont ainsi clairement mis en évidence la nécessité de faire émerger une Région Métropole sur un large périmètre, susceptible de jouer demain un rôle déterminant dans le Grand Sud-Ouest européen, et ce, dans un triple objectif de complémentarité, de solidarité et de cohésion du territoire.

Dans ce droit fil, la loi d'orientation du 04/02/95 pour l'aménagement et le développement du territoire préconise une planification à grande échelle et propose la mise en place de schémas régionaux d'aménagement et de Directives Territoriales d'Aménagement.

Leur rôle serait de garantir, sur un vaste territoire, la prise en compte des enjeux nationaux et le respect des grands équilibres régionaux.

Ces procédures publiques, mises en place par l'Etat et la Région, permettront :

- de "cadrer" les différentes procédures de planification engagées sur l'aire de la Région-Métropole,
- de mettre en cohérence les stratégies des différents acteurs dans le respect des enjeux supra communaux et régionaux.

Un dispositif institutionnel, dont les modalités restent à définir, serait alors nécessaire afin d'assurer une gestion concertée des différentes démarches de planification territoriale.

2 DES DEMARCHES DE PLANIFICATION TERRITORIALE A ENCOURAGER, POUR ORGANISER ET MAITRISER LE DEVELOPPEMENT

SUR L'AIRE METROPOLITAINE

LES COMMUNES DE LA GRANDE COURONNE PERIPHERIQUE.

Ces territoires, qui ne sont pas inclus dans le périmètre du Schéma Directeur de l'agglomération toulousaine, cristallisent pourtant de nombreux enjeux métropolitains. Ainsi, il convient de favoriser l'engagement de procédure de planification équivalente.

La création de syndicats intercommunaux pour élaborer et mettre en oeuvre des schémas directeurs adjacents à celui de l'agglomération toulousaine, est donc fortement souhaitable et doit être encouragée.

Deux secteurs métropolitains ont d'ores et déjà engagé un processus de planification :

- au Nord de l'agglomération, le S.I.E.P. HERS-GARONNE qui regroupe notamment les communes de Castelnau d'Estrétefonds et de Villeneuve-les-Bouloc, où s'implante le projet EUROCENTRE (plate-forme multimodale de frêt à vocation européenne) doit s'engager prochainement dans l'élaboration d'un Schéma Directeur.
- dans le Sud-Est, la Communauté de Villes du SICOVAL, qui est membre du S.M.E.A.T., après s'être dotée une charte d'aménagement et de développement en cohérence avec les grandes orientations définies par le S.M.E.A.T. Le SICOVAL envisage aujourd'hui de se doter d'un véritable schéma directeur. Ce projet "couvrirait" l'ensemble des communes situées en dehors de l'aire du schéma directeur de l'agglomération toulousaine.

Une telle démarche complètera, côté Sud-Est, le dispositif de planification de l'aire métropolitaine.

EN FAVEUR D'UNE ETOILE URBAINE REGIONALE

Ceci désigne l'espace régional de proximité, et tout particulièrement les villes moyennes situées à moins d'une heure de transport de la capitale régionale. Il conviendrait d'encourager ces villes -et leurs unités urbaines- à engager un processus de planification (Schéma Directeur, Projets d'Agglomération, Plans de Développement Communautaire, ...).

3 UN NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE ELABORE PAR LE S.M.E.A.T. POUR PLANIFIER SON DEVELOPPEMENT A L'HORIZON 2015

Le nouveau Schéma Directeur, objet de ce rapport, constitue sur l'aire des 63 communes, le document de planification spatiale du Projet d'Agglomération. Il doit permettre la concrétisation de l'ensemble des projets d'intérêt métropolitain réalisables à l'horizon 2015. Dans ce cadre :

- il fixe les grandes orientations d'un développement territorial équilibré,
- il fixe les territoires-clés d'un développement stratégique,
- il délimite les territoires à protéger, à préserver, à valoriser,
- il réserve l'ensemble des infrastructures à construire au service du projet de développement,
- il définit les actions prioritaires à engager,
- il dessine les partenariats souhaitables et les financements à prévoir,
- il détermine le phasage du développement du territoire en cohérence avec la programmation et la réalisation des grands projets d'infrastructures.

Le Schéma Directeur, comme le prévoit l'art. L121.10 du code de l'urbanisme, contient :

LE RAPPORT DE PRESENTATION

Il explique, décrit les grandes orientations, le parti d'aménagement à l'échelle de l'agglomération et pour chaque secteur, il indique enfin les politiques prioritaires à mettre en oeuvre en partenariat avec les différentes collectivités concernées.

LA CARTE D'ORIENTATIONS STRATEGIQUES (TERRITOIRES ET STRATEGIES)

Elle traduit le parti d'aménagement du Projet d'Agglomération sur l'aire du Schéma Directeur :

- territoires d'équilibre,
- territoires stratégiques : lieux pour habiter, pôles économiques majeurs,
- le Réseau Vert et Bleu, projet de protection et de valorisation,
- le réseau secondaire, support de développement urbain,
- les lieux de centralité et d'intensification urbaine, ...

LA CARTE DE DESTINATION GENERALE DES SOLS

Elle définit les contraintes juridiques opposables aux autres documents de planification et indique l'ensemble des potentialités de développement à l'horizon du Schéma Directeur.

LA CARTE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Elle présente les réseaux de voiries et de transports en commun à réaliser à l'horizon du Schéma Directeur et les pôles d'échanges intermodaux à conforter.

UN PLAN DE PHASAGE A MOYEN TERME ET PRINCIPE DE COHERENCE URBANISME/TRANSPORT

Prévu à l'article R 122-25 du Code de l'Urbanisme, il établit une phase prioritaire du développement de l'agglomération dans le moyen terme avec :

- les grandes infrastructures de transport et de logistique prioritaires à moyen terme,
- les territoires de cohérence urbanisme/transport qui identifient les lieux à projets associés aux infrastructures.

Le niveau de précision du Schéma Directeur n'est pas le même que celui des autres documents d'urbanisme, comme les P.O.S., les P.A.Z., ... qui en permettent la mise en oeuvre.

S'il appartient au Schéma Directeur de fixer le cadre, les orientations et les principes généraux du développement de l'agglomération, c'est aux autres documents d'urbanisme et à eux seuls d'en fixer les tracés précis, les modalités pratiques et les règles détaillées sur les territoires qu'ils concernent.

Ainsi, les documents d'urbanisme intermédiaires (P.O.S., P.A.Z., ...) doivent être compatibles avec le Schéma Directeur.

La compatibilité entre deux éléments en présence dépend étroitement de leur degré de précision respectif. Les Schéma Directeurs étant des documents prospectifs fixant les orientations générales et non des règles précises en ce qui concerne l'aménagement des territoires concernés, la lecture de la Carte de Destination Générale des Sols ne peut pas être une lecture à la parcelle.

L'AGGLOMERATION TOULOUSAINNE AUJOURD'HUI

1 UN DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE SANS PRECEDENT

Malgré une faiblesse industrielle chronique, Toulouse a toujours été reconnue comme un important centre administratif régional, une capitale culturelle, universitaire et commerciale.

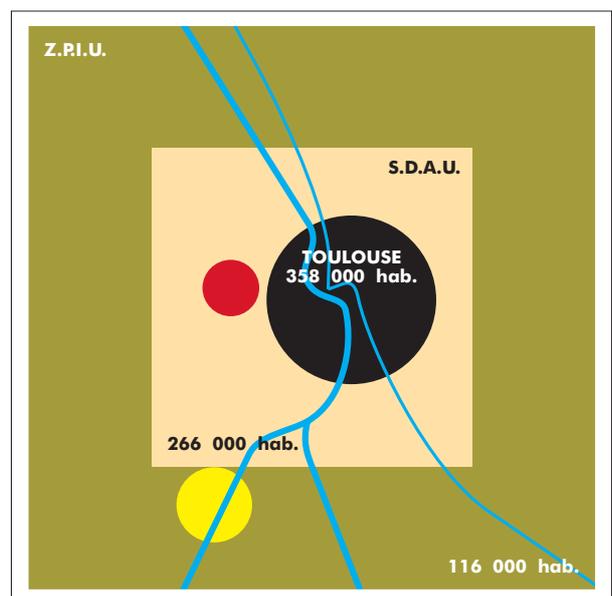
Les «retombées» des grandes décentralisations, conjuguées à l'apparition sur la scène économique de produits à haute valeur ajoutée, ont sans nul doute projeté l'agglomération toulousaine dans la première révolution industrielle de son histoire.

Toulouse a connu un afflux de population très important et s'est propulsée au rang des grandes métropoles régionales : période «faste» pour l'agglomération et bilan positif sur de nombreux points, mais qui a induit, par son extrême rapidité, des déséquilibres flagrants et génère aujourd'hui des situations de dysfonctionnement.

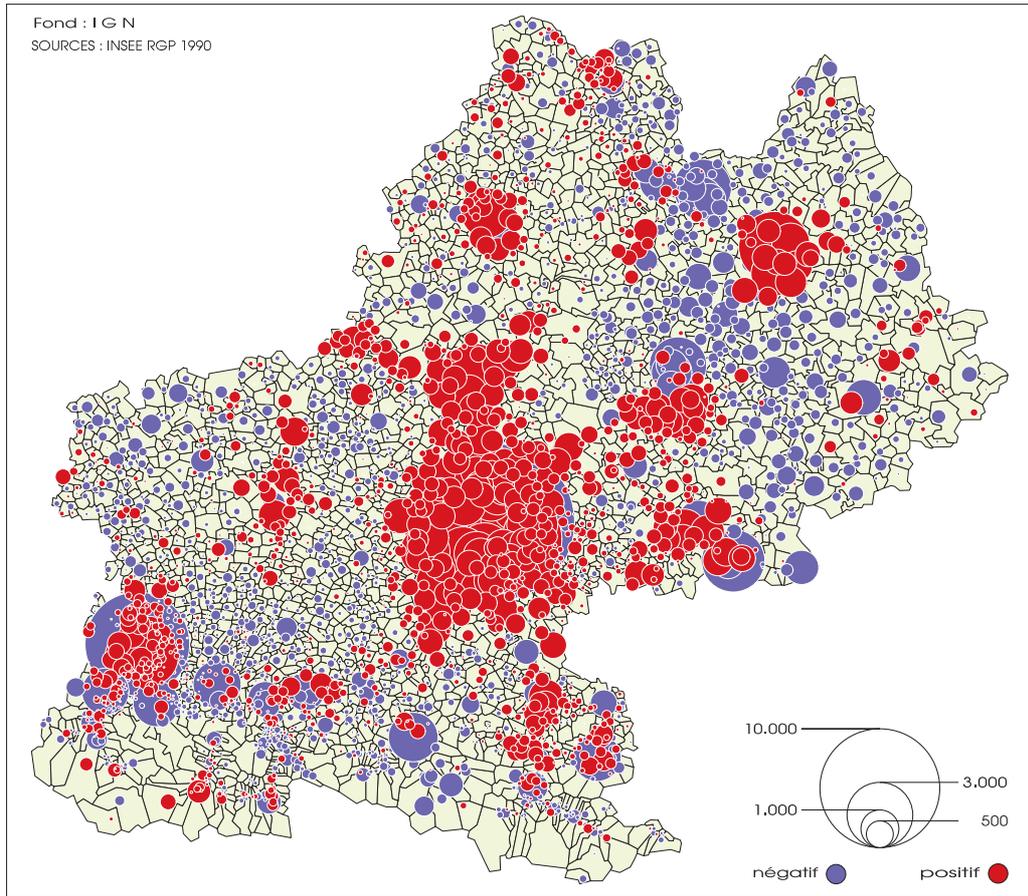
UNE ATTRACTIVITE ET UNE PUSSEE DEMOGRAPHIQUE SANS PRECEDENT

Une croissance démographique forte... et diffuse

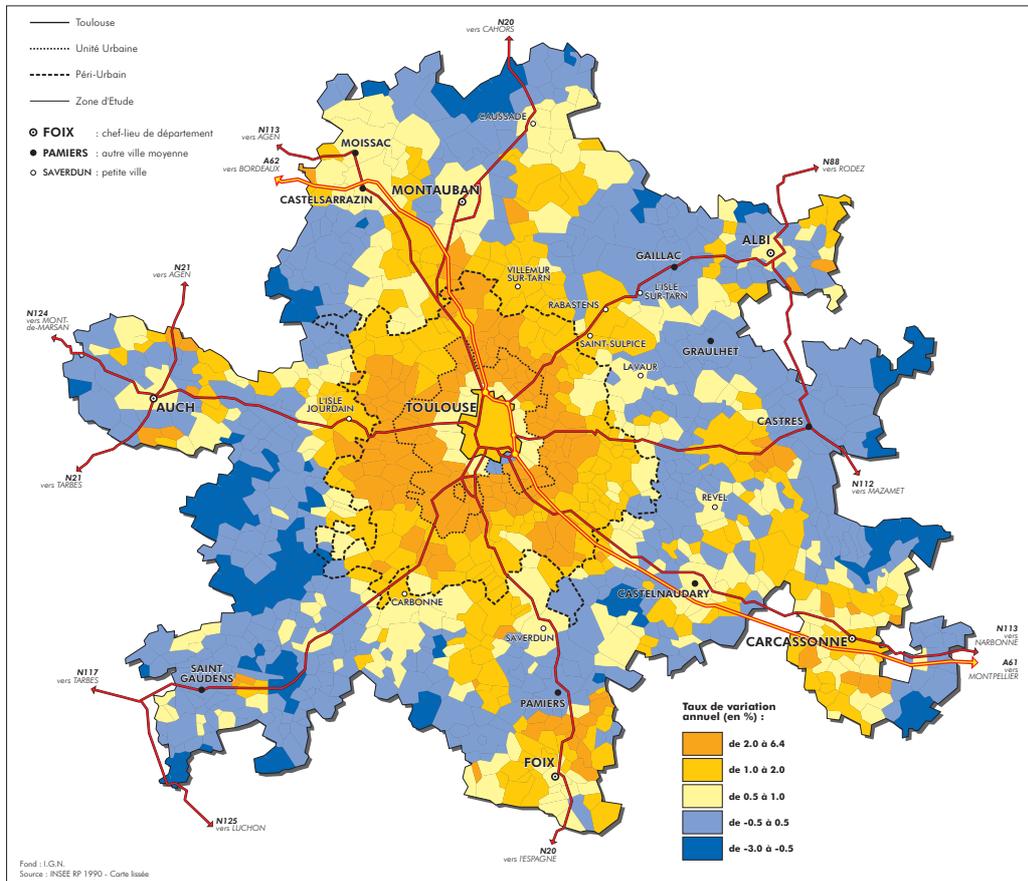
En quinze ans, le bassin d'habitat s'est considérablement étalé : 30 % de l'accroissement démographique se sont localisés dans des communes situées en dehors de l'aire du S.D.A.U. En 1990, l'agglomération toulousaine totalise 650 000 habitants, mais son bassin d'habitat s'étend bien au-delà de ses 58 communes urbaines agglomérées (définition I.N.S.E.E.) et la Z.P.I.U. (Zone de Peuplement) compte aujourd'hui plus de 740 000 habitants. Avec 358 000 habitants en 1990, la ville de Toulouse représente encore plus de la moitié de la population de l'agglomération, mais cette situation pourrait s'inverser dans les prochaines années dans la mesure où la population croît aujourd'hui plus rapidement en périphérie que dans la ville-centre. Toulouse a globalement perdu 13 000 habitants depuis 1975, malgré une reprise de sa croissance à partir de 1982.



Répartition de la population dans la Z.P.I.U.



Midi-Pyrénées : Variation de la population par commune entre 1975 et 1990



AIRE METROPOLITAINE ET REGION METROPOLE 1982-1990
Taux annuel de variation de la population

**Midi-Pyrénées :
l'influence croissante de
l'agglomération
toulousaine**

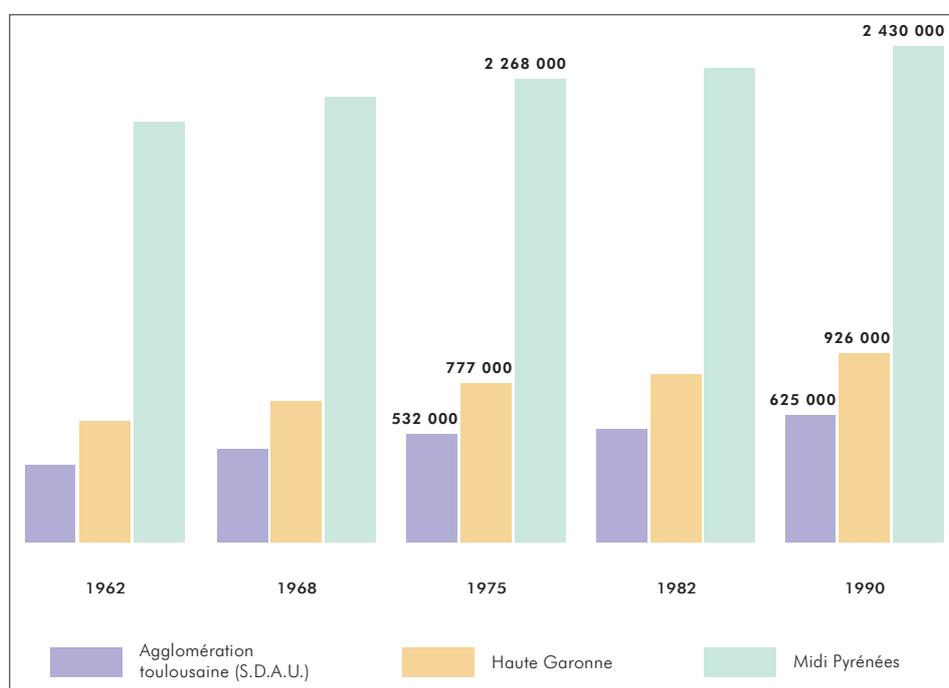
Près du tiers de la population de Midi-Pyrénées réside aujourd'hui dans l'agglomération toulousaine.

La croissance démographique de l'agglomération se diffuse dans les départements limitrophes, le long des principaux axes de circulation, et dessine aujourd'hui une continuité de fort développement sur l'axe Garonne-Ariège.

Le renforcement de l'attractivité de l'agglomération sur d'autres régions françaises a permis à certaines villes de Midi-Pyrénées (Montauban, Albi, Rodez) de s'inscrire dans une dynamique de développement, mais la stagnation, voire la perte de vitesse d'autres villes -petites ou moyennes- de cet «hinterland» toulousain restent un facteur de déséquilibre.

UN POIDS PREPONDERANT DANS LA DEMOGRAPHIE REGIONALE

1982-1990 : PRES DE 90 % DE L'ACCROISSEMENT DE LA POPULATION REGIONALE S'EST CONCENTRE DANS LE «GRAND TOULOUSE».



Evolution de la population en Midi-Pyrénées, en Haute-Garonne et dans l'agglomération toulousaine

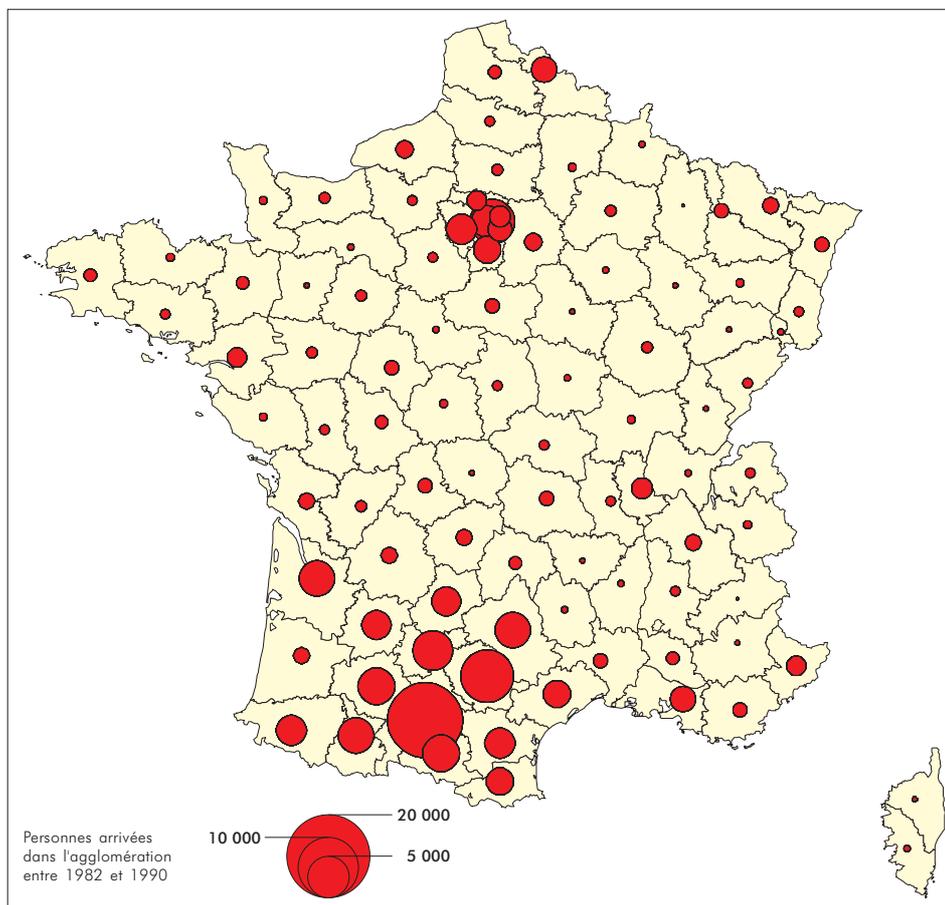
**Un solde migratoire
largement positif,
des échanges nombreux,
qui modifient le paysage
socio-démographique de
l'agglomération**

Entre 1982 et 1990, le dynamisme de l'agglomération toulousaine a induit des flux migratoires très importants : 160 000 «arrivées», environ 100 000 «départs» ; en huit ans, l'agglomération a multiplié les échanges avec les autres régions françaises. Ces mouvements migratoires très importants ont accéléré les mutations sociales et démographiques de la métropole toulousaine.

Une attractivité forte sur l'ensemble des régions françaises

La zone d'attraction de l'agglomération toulousaine dépasse largement les limites régionales de Midi-Pyrénées : les deux-tiers des arrivants sont originaires d'une autre région de France métropolitaine, et en particulier des grandes agglomérations. Le bassin parisien (l'Ile-de-France et les sept régions limitrophes) «représente» plus de 20 % des migrants.

EN 1990, UN HABITANT SUR QUATRE NE RESIDAIT PAS DANS L'AGGLOMERATION HUIT ANS AUPARAVANT.



Origine géographique des nouveaux habitants

Une attractivité forte sur une population jeune et qualifiée

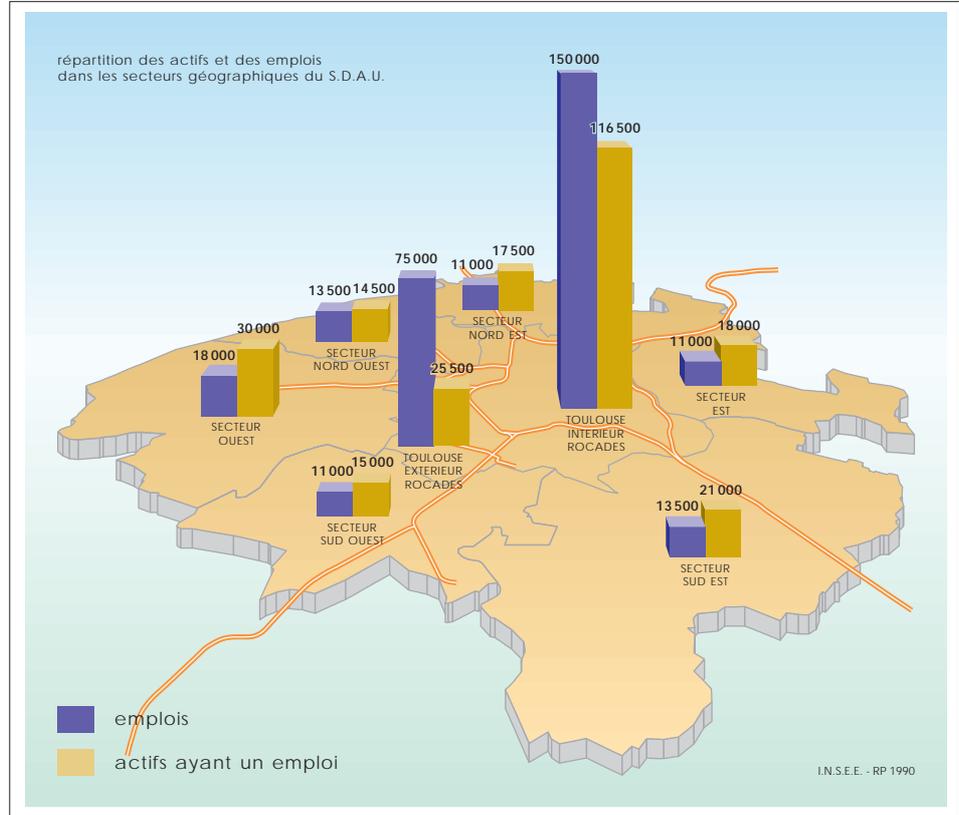
Environ 80 % des nouveaux arrivants dans l'agglomération ont moins de 40 ans. Parmi les migrants originaires de Midi-Pyrénées, la part des étudiants est élevée (30 %), mais celle-ci n'est pas prépondérante chez les migrants originaires d'autres régions françaises, qui sont souvent de jeunes actifs. Cadres, techniciens, enseignants et scientifiques figurent parmi les catégories professionnelles les mieux représentées chez les nouveaux arrivants dans l'agglomération toulousaine. Ceux-ci renforcent le niveau de qualification de la population active. L'arrivée de ces «nouveaux actifs» reste très liée aux secteurs d'activités en croissance : les services, l'aéronautique, l'électronique ainsi que tous les secteurs d'accompagnement du développement urbain.

Une concentration de l'emploi dans le «cœur» de l'agglomération ...

La zone centrale de l'agglomération (Toulouse et la première couronne) concentre la majeure partie des emplois ; en périphérie, Blagnac, Colomiers, Portet-sur-Garonne, Labège et Ramonville sont les communes les mieux pourvues en emplois, mais en totalisant 225 000 emplois en 1990, la commune de Toulouse représente encore les trois-quarts des emplois de l'agglomération (S.D.A.U.).

... mais un bassin d'emploi de plus en plus large

Si on considère les communes dont plus d'un tiers de la population travaille dans la zone centrale, l'attractivité de l'agglomération en termes d'emplois s'étend alors sur la majeure partie du département de la Haute-Garonne et «déborde» sur les départements limitrophes. Elle définit ainsi une aire métropolitaine qui désigne l'ensemble des communes de la grande couronne périphérique, ce qui n'exclut pas la constitution de «bassins de vie» autour de certaines communes-pôles.



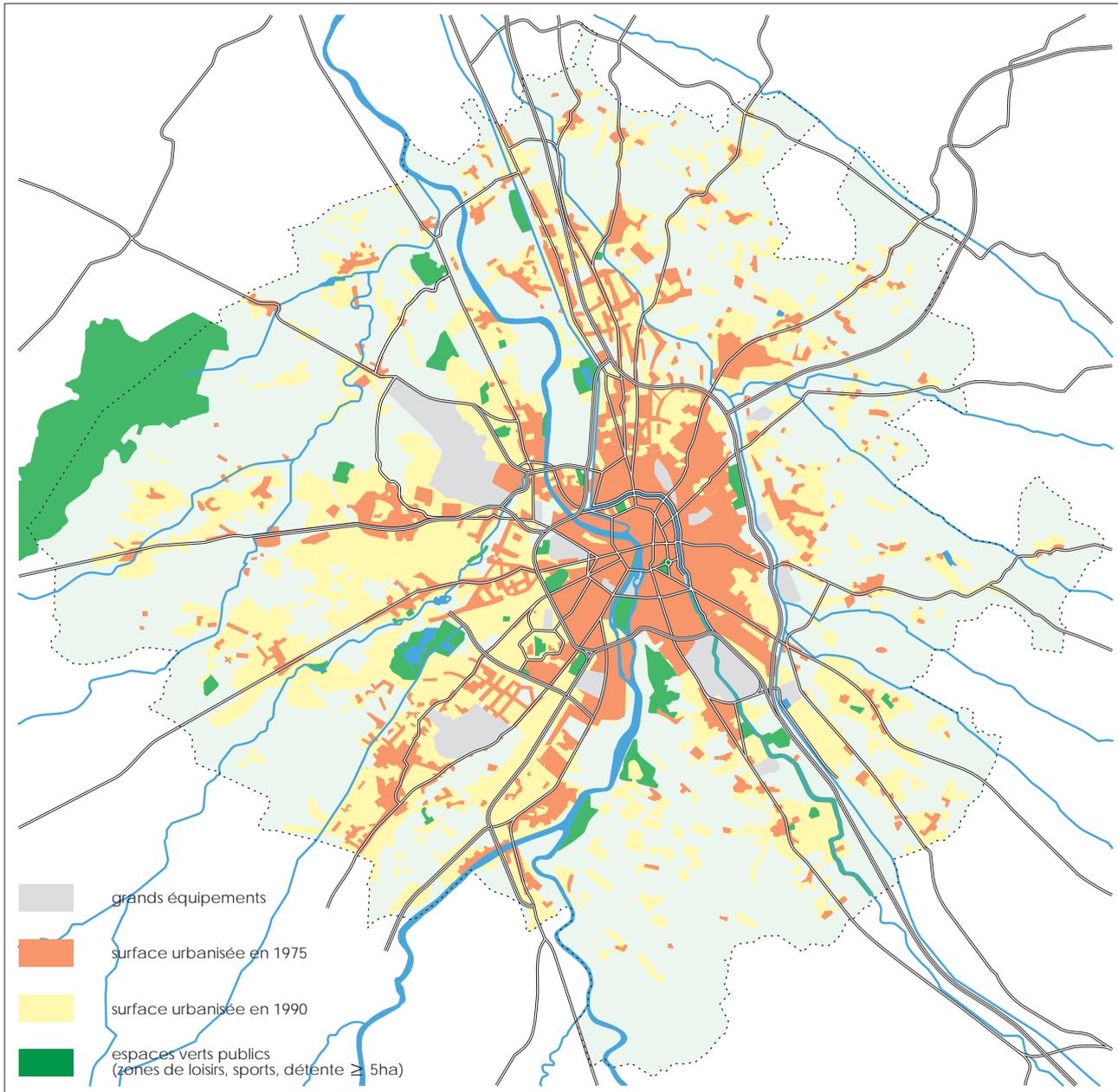
Les actifs et les emplois

UNE CONSOMMATION EXTENSIVE DU TERRITOIRE

Une «tache urbaine» multipliée par deux

En quinze ans, la zone urbanisée a plus que doublé de superficie et représente aujourd'hui 36 % de l'aire du S.D.A.U. Le territoire urbanisé de l'agglomération représente aujourd'hui 24 000 hectares, ce qui correspond à la consommation maximale de territoire prévue au S.D.A.U. approuvé en 1982.

Au cours de cette période, la densité réelle de l'agglomération, c'est-à-dire le nombre d'habitants par hectare urbanisé, a pratiquement diminué de moitié ; **Toulouse figure aujourd'hui parmi les grandes agglomérations les moins denses de France.**



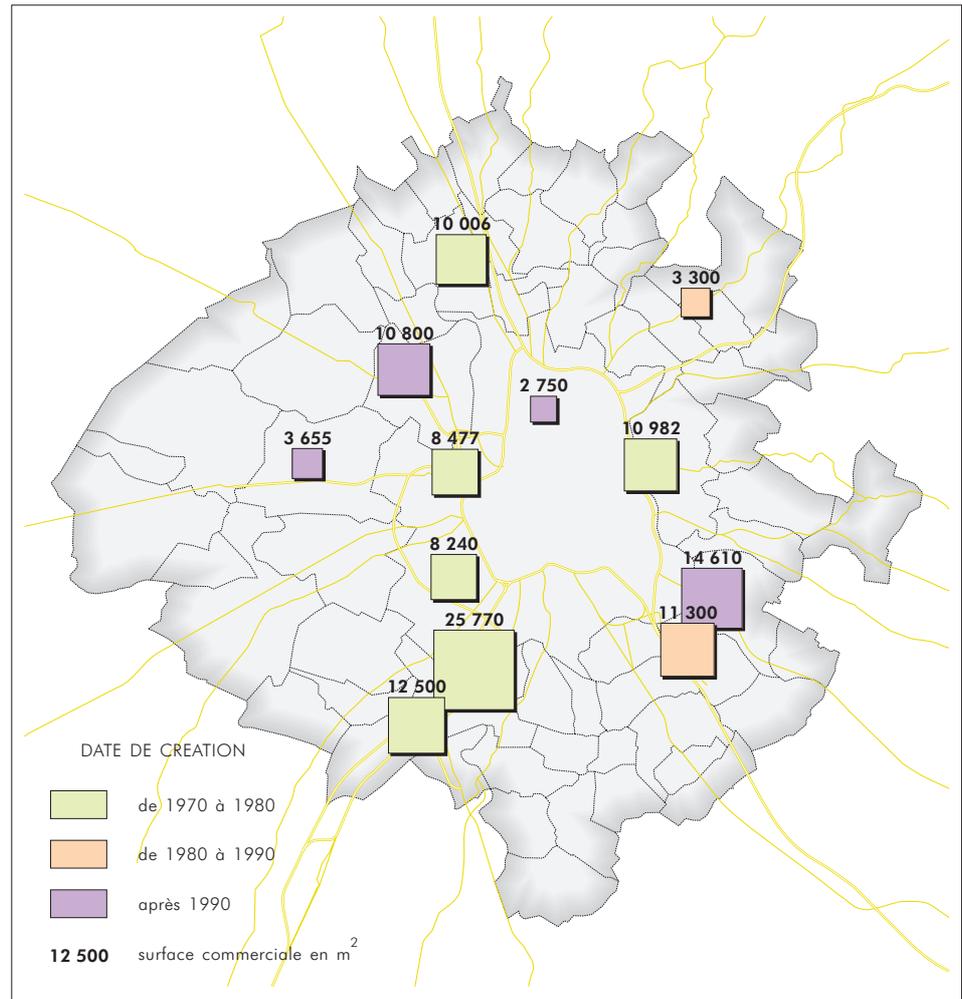
La tache urbaine en 1975 et en 1990

Un patrimoine rural fragilisé par la périurbanisation

En grande périphérie, où l'activité agricole reste encore très présente, le «mitage» progressif de l'espace naturel a généré un tissu intermédiaire très peu structuré : cette urbanisation extensive compromet peu à peu la cohérence des grandes unités agricoles et paysagères de l'agglomération.

Grande distribution : un rôle spatial et urbain déterminant

En quinze ans, l'appareil commercial de l'agglomération s'est considérablement modifié : les «grandes surfaces» (supérieures à 400 m²) représentent désormais plus de la moitié de la surface de vente totale de l'agglomération toulousaine qui figure aujourd'hui, parmi les grandes agglomérations françaises, comme la plus équipée. En périphérie, la constitution de véritables pôles exclusivement commerciaux a généré un urbanisme très consommateur d'espace (voirie, parcs de stationnement, entrepôts) et souvent préjudiciable au développement, voire au maintien de centralités plus traditionnelles.



L'armature commerciale (hypermarchés)

UN PAYSAGE SOCIAL EN PLEINE EVOLUTION

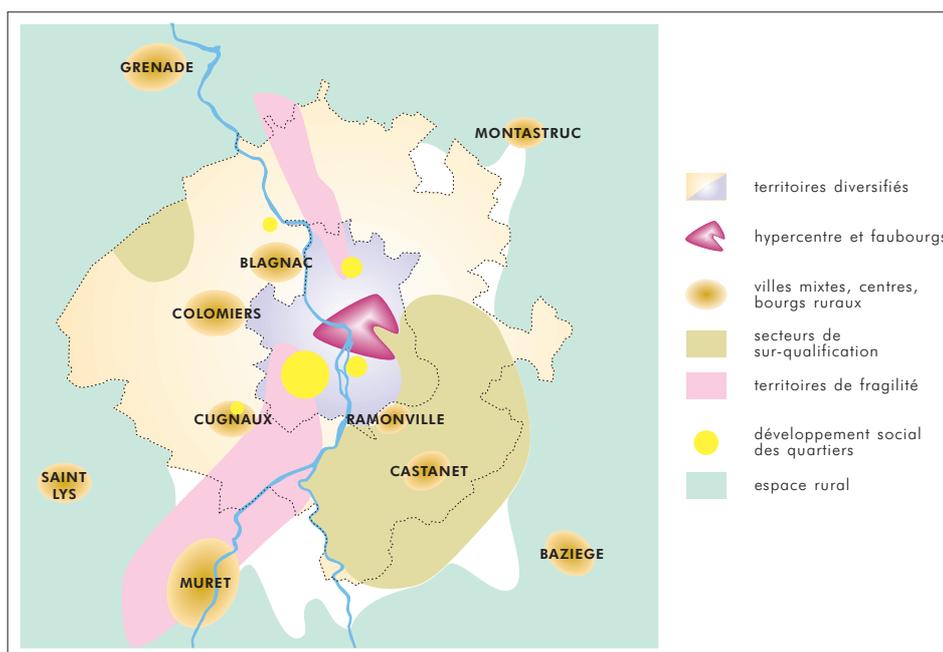
Les plus jeunes et les plus âgés au centre, les familles en périphérie

Comme dans la plupart des grandes agglomérations françaises, les personnes âgées et les jeunes adultes ainsi que les ménages composés d'une ou deux personnes résident majoritairement dans la ville-centre où le parc locatif privé est important. Les «ménages monocellulaires» représentent aujourd'hui 41 % de l'ensemble des ménages toulousains (50 % à Paris). A l'exception notable de quelques communes, la périphérie reste par contre le domaine de l'habitat pavillonnaire, en accession à la propriété.

TOULOUSE : DES MENAGES PLUS PETITS ET PLUS NOMBREUX.**Une géographie sociale propre à l'agglomération toulousaine**

Les contrastes sociaux observés dans l'agglomération semblent généralement moins marqués que dans les autres métropoles françaises : la périphérie toulousaine n'a ainsi rien de commun avec les banlieues des grandes villes industrielles. De nombreux quartiers sont composés de populations à statut intermédiaire et se caractérisent plutôt par une certaine mixité sociale.

«Sur-représentés» dans certains espaces proches des sites technologiques, les cadres et techniciens issus de la croissance toulousaine ont contribué à modeler et valoriser ces secteurs en leur donnant une configuration sociale spécifique. D'autres territoires de l'agglomération se sont en revanche dépréciés et cumulent de nombreux handicaps urbains et souvent sociaux : ces territoires de «fragilité» dessinent aujourd'hui une continuité géographique, du Nord (R.N. 20) au Sud-Ouest (axe Garonne-Ariège), jalonnée par les quartiers sociaux de la ville de Toulouse.



Géographie sociale de l'agglomération toulousaine

UN MARCHÉ IMMOBILIER TRÈS SOUTENU**UNE FORTE CROISSANCE DU PARC DE LOGEMENTS**

Les logements construits entre 1982 et 1990 représentent aujourd'hui plus de 20 % du parc total de l'agglomération : un chiffre «record», reflet d'une forte croissance démographique, mais qui traduit également l'importance de plusieurs phénomènes :

- l'augmentation du nombre de ménages (décohabitation et migrations) et donc de la demande en matière de logement,
- la disparition de nombreux logements anciens,
- la présence d'un marché «porteur» : les étudiants.

Habitat individuel : un développement sans précédent

Mode d'urbanisation quasi-exclusif de nombreuses communes périphériques, l'habitat pavillonnaire a connu une expansion sans précédent et représente aujourd'hui 40 % du parc de résidences principales de l'agglomération.

La répartition entre logement individuel et collectif s'est toutefois inversée depuis quelques années et la production de petits logements s'est fortement accrue dans l'agglomération : les studios et T1 représentent aujourd'hui près de 15 % des logements construits après 1981, soit une part nettement plus élevée que la moyenne nationale.

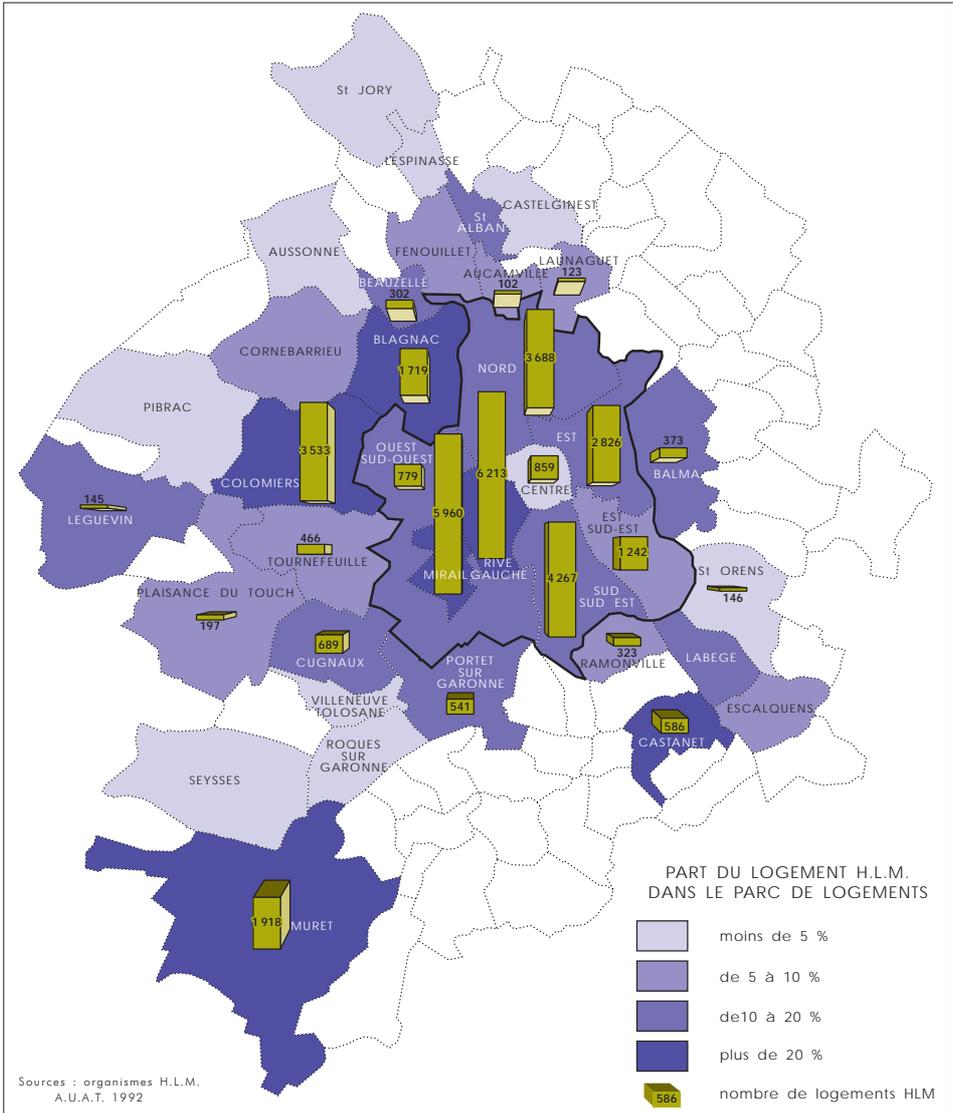
S.D.A.U. : les chiffres-clés du logement (I.N.S.E.E. RP 90)

Nombre de logements	285 200
dont 22,7 % antérieurs à 1948	
Nombre de résidences principales	255 400
Propriétaires	46,7 %
Locataires H.L.M.	12,9 %
Personnes par logement	2,38

UN PARC SOCIAL PUBLIC DEFICITAIRE COMPARATIVEMENT AUX AUTRES AGGLOMERATIONS FRANÇAISES

Parc social : une répartition inégale dans l'agglomération toulousaine ...

En 1990, les logements H.L.M. représentaient un peu plus de 13 % de l'ensemble des résidences principales de l'agglomération. Plus de 90 % de ces logements sociaux sont regroupés dans quatre communes : Toulouse, Colomiers, Blagnac et Muret. La seule commune de Toulouse en regroupe plus de 25 000, soit un peu plus des deux-tiers du parc social de l'agglomération. Cette situation, héritée de la période 1950-1970, évolue cependant : au cours des dix dernières années, la production de logements H.L.M. s'est répartie de façon sensiblement équilibrée entre Toulouse et les communes périphériques.



Le parc social de l'agglomération toulousaine

... et une concentration dans l'Ouest toulousain

A Toulouse, les grandes cités d'habitat social regroupées de part et d'autre de la rocade Ouest (Mirail, Bagatelle, Tabar, Bordelongue, La Faourette) représentent presque la moitié du parc social de la ville (47 % en 1991) et un tiers du parc social total de l'agglomération.

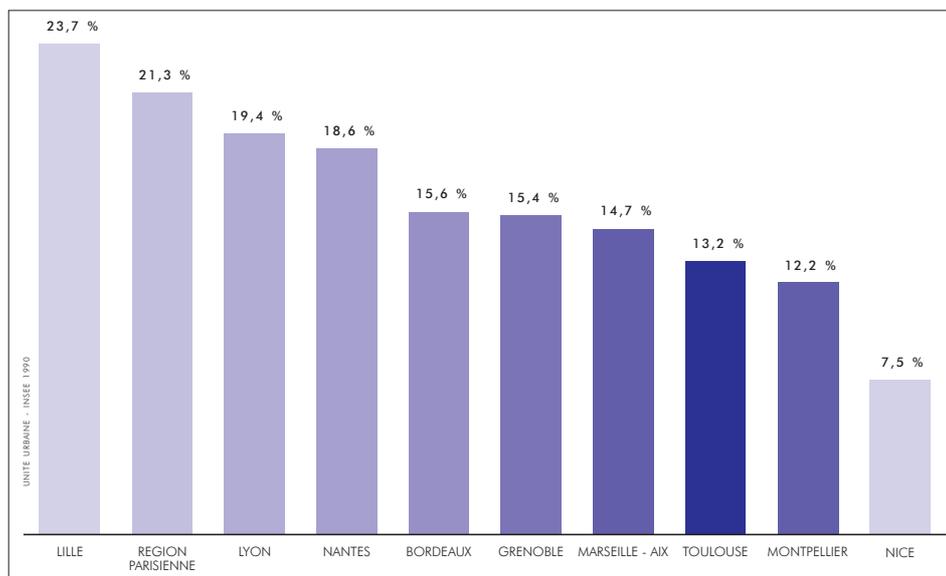
Exclusivement composés de logements H.L.M., certains quartiers sont pratiquement exclus du marché foncier et immobilier et demeurent les principaux concernés par les différentes procédures institutionnelles de développement social.

Secteur locatif privé : un parc ancien fragilisé

Dans la ville-centre, où se situe la grande majorité du parc locatif privé, la perte de nombreux logements anciens à bon marché a été compensée «arithmétiquement» par une construction neuve en plein essor, mais ces nouveaux logements ne jouent plus le même rôle social et régulateur sur le marché locatif.

Logement locatif : une demande sociale croissante

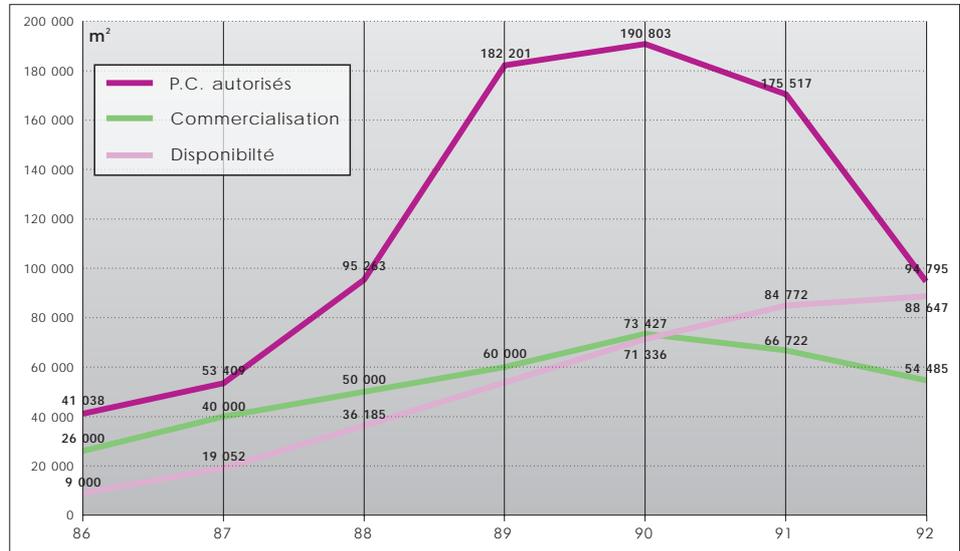
Entre 1982 et 1990, 160 000 personnes sont venues s'installer dans l'agglomération : cette forte demande en matière de logement a contribué à mettre «sous pression» le marché immobilier. Au cours de la même période, le parc locatif privé à caractère social s'est sensiblement contracté alors que le taux de rotation des locataires dans le parc H.L.M. devenait de plus en plus faible. Parallèlement, on observe depuis 1987 une augmentation du nombre de demandes H.L.M. non satisfaites de l'ordre de 10 % par an, mais qui tend à se stabiliser depuis 1990.



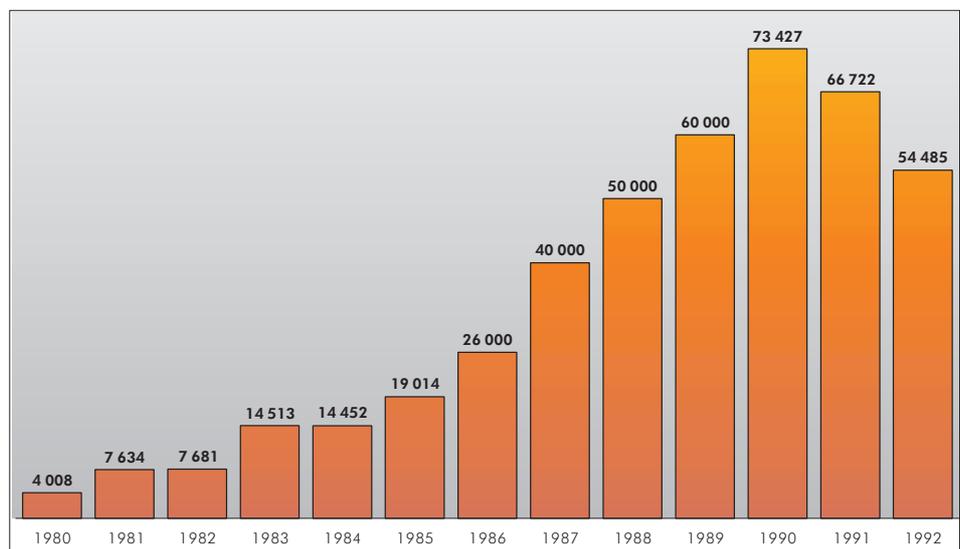
Le logement social. Comparatif entre les grandes agglomérations françaises

UN DEVELOPPEMENT SANS PRECEDENT DE L'IMMOBILIER D'ENTREPRISES

Après avoir connu une période de forte croissance, notamment au début des années 80, l'immobilier d'entreprises (production et commercialisation) accuse depuis 1990 un net ralentissement. Les disponibilités en bureaux neufs demeurent très importantes.



Permis de construire autorisés
(surfaces de bureaux supérieures à 500 m²)

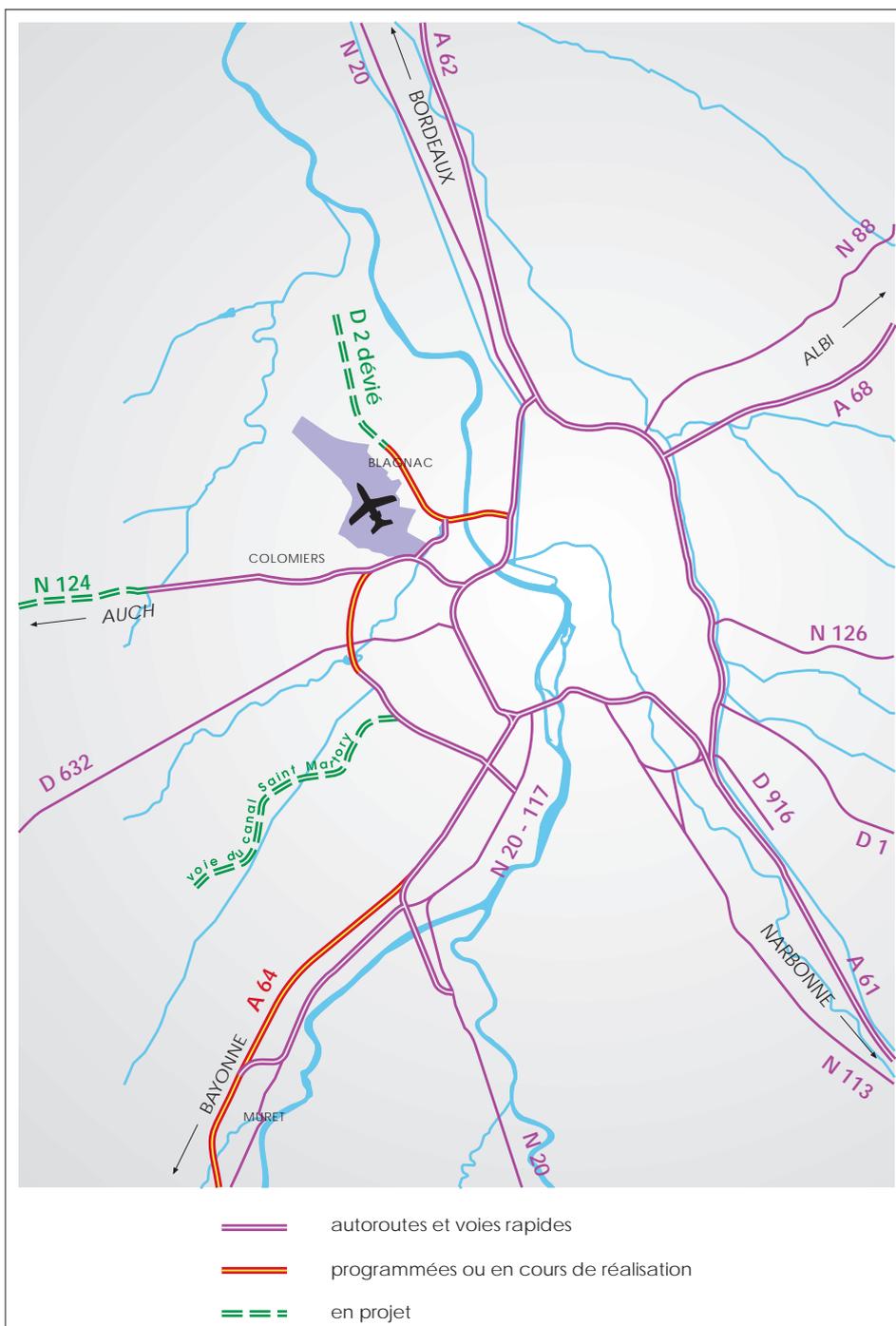


Commercialisation de bureaux en blanc de 1980 à 1992
dans l'agglomération toulousaine

UN DEVELOPPEMENT URBAIN TRES FAVORABLE AUX TRANSPORTS INDIVIDUELS

Domicile-travail : des flux importants qui convergent vers le centre de l'agglomération

Plus des trois-quarts des déplacements domicile-travail se font aujourd'hui en automobile. Dans de nombreuses communes périphériques, la proportion d'actifs travaillant dans leur commune de résidence (ou même dans leur secteur) est très faible ; les emplois restent de plus majoritairement concentrés dans la zone centrale : cette situation engendre sur les principales voies radiales de l'agglomération des flux pendulaires de plus en plus importants.



La voirie rapide

**Un périphérique bouclé
mais des difficultés
persistantes**

L'expansion urbaine a pris de vitesse la réalisation des grandes infrastructures ; l'anneau de rocade a été achevé ainsi que le «Fil d'Ariane» vers l'aéroport, mais seules deux grandes voies radiales ont été réalisées : la voie de dégagement Ouest vers Colomiers et, plus récemment, la voie de dégagement Nord-Est vers Albi. Depuis 1985, le trafic automobile sur les voies rapides augmente de 10 % par an, une augmentation essentiellement due au trafic local, interne à l'agglomération. Les principales radiales vers Toulouse sont saturées aux heures de pointe tandis que le réseau de voirie secondaire reste insuffisant en périphérie.

**Voirie rapide urbaine :
des projets importants
récemment achevés.... mais
peu de nouveaux projets**

- autoroute A. 64 vers Bayonne,
- accès rapide à l'aéroport de Blagnac (franchissement de la Garonne),
- contournement Ouest (rocade «Arc en Ciel»),
- rocade Sud : doublement du pont sur la Garonne.

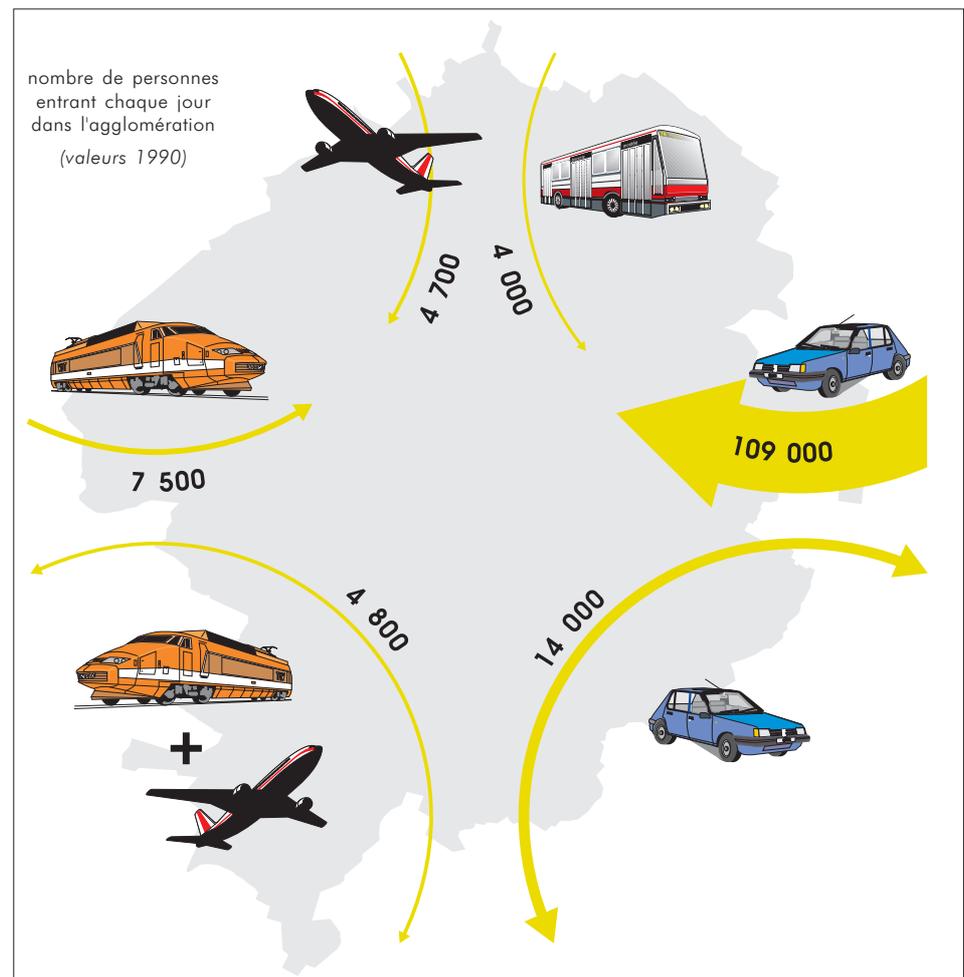
La quasi-totalité du réseau de voirie rapide prévu au S.D.A.U. est réalisée, mais l'absence d'une nouvelle programmation pourrait cependant entraîner un retard dans les réalisations futures.

**L'automobile
«omniprésente» dans le
centre-ville**

Pôle commercial et culturel très diversifié, le centre-ville de Toulouse joue un rôle essentiel pour l'ensemble de l'agglomération comme pour la région. Valorisation de l'espace public, plateau piétonnier, parcs de stationnement souterrains : des aménagements importants ont été réalisés afin de maintenir son attractivité, mais la densité de la circulation automobile dans le «coeur de ville» reste encore très importante.

**Déplacements interurbains :
un quasi-monopole de la
route.**

**PRES DE 90 % DES FLUX QUOTIDIENS ENTRANT DANS L'AGGLOMERATION
SE FONT PAR LA ROUTE.**



Les déplacements interurbains de l'espace régional vers l'agglomération

UNE NOUVELLE DONNE POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le Métro : vers une nouvelle complémentarité

NOUVEAU RESEAU METRO-BUS : LE TRANSPORT COLLECTIF REGAGNE DES « PARTS DE MARCHÉ » DANS L'AGGLOMERATION

Inaugurée en Juin 1993, la première ligne de métro léger Mirail-Jolimont préfigure la mise en place d'un véritable réseau de Transport en Commun en Site Propre qui permettra d'optimiser les dessertes en bus vers la périphérie tout en définissant, dans la ville-centre, un nouvel équilibre avec la voiture individuelle. A moyen terme, la ligne B reliera Rangueil aux Minimes, tandis que la ligne A' empruntera l'emprise actuelle de la S.N.C.F. pour relier Colomiers à la station « Arènes », sur la ligne A. Alors que la « part de marché » du transport collectif dans l'agglomération stagnait depuis quinze ans, la mise en service de la ligne A a eu un impact très positif sur la fréquentation du réseau des transports en commun dans son ensemble.

Réseau ferré de banlieue : un effort important mais un impact encore modéré

Nouvelles gares, fréquences accrues : la desserte ferroviaire de proximité s'est sensiblement améliorée au cours des dix dernières années ; les lignes S.N.C.F. vers Colomiers ainsi que vers le Sud-Ouest « hors S.D.A.U. » (Muret et Venerque) ont particulièrement bénéficié de ces améliorations.

Malgré des résultats encourageants, le train ne paraît pas pouvoir jouer demain un rôle prépondérant dans les déplacements quotidiens, mais peut cependant -sur certains axes- être complémentaire des moyens de transport existants.



Le réseau à moyen terme

2 UNE CROISSANCE URBAINE DIFFICILEMENT MAITRISEE

DES FAIBLESSES STRUCTURELLES ET DES DECALAGES TERRITORIAUX

L'agglomération toulousaine a trente ans ; trente années de croissance continue qui ont marqué le réveil économique, technologique, créatif d'une ville longtemps restée «assoupie». Trente années de croissance démographique et «périphérique» qui ont considérablement modifié la physionomie d'une ville devenue agglomération. Forte de ses succès économiques, l'agglomération toulousaine semble cependant malgré d'indéniables réussites, avoir moins bien maîtrisé sa croissance urbaine.

Quinze ans après l'élaboration du premier Schéma Directeur, le bilan de croissance de l'agglomération vient ainsi confirmer l'existence de différents phénomènes structurels qui pourraient, demain, compromettre un développement équilibré :

- une urbanisation extensive qui se «diffuse» bien au-delà de l'aire du S.D.A.U.,
- un déséquilibre entre l'Est et l'Ouest de l'agglomération, les communes situées sur la rive gauche de la Garonne s'étant considérablement développées,
- de nouvelles centralités souvent réduites à une simple hypertrophie commerciale,
- un déficit de «l'urbain», -la juxtaposition des diverses fonctions urbaines n'étant pas générateur de ville-.

et aussi :

- un désenclavement inachevé,
- un aéroport encore trop «national»,
- un tissu économique insuffisamment diversifié,
- une croissance toulousaine encore difficilement accompagnée par les villes moyennes de la région.

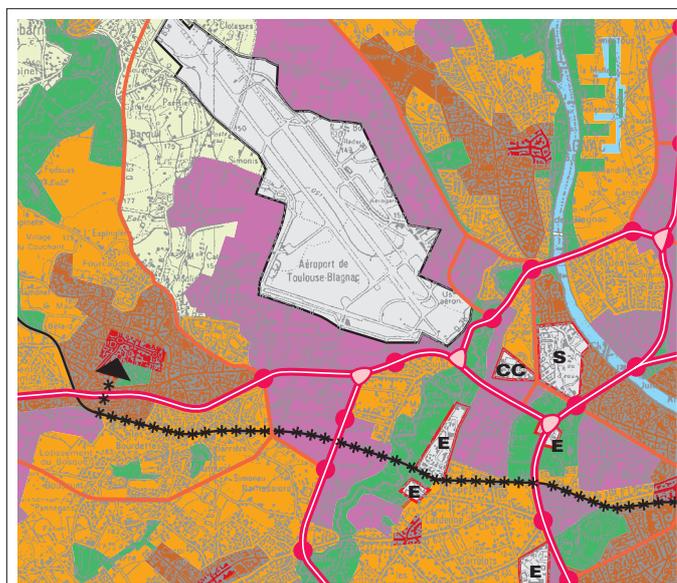
UNE SPECIALISATION CROISSANTE DU TERRITOIRE

Schéma Directeur : le «zonage», ou la ville juxtaposée

Parcs d'activités, zones industrielles et artisanales, centres commerciaux, zones d'habitat pavillonnaire, zones d'habitat collectif dense, grandes infrastructures... : inspiré des théories fonctionnalistes ou «hygiénistes» alors très présentes en France, le découpage de l'espace urbain en zones monofonctionnelles a favorisé, à une échelle souvent très large, la «spécialisation» du territoire urbain.

Document-cadre de ce «zonage», le S.D.A.U. a ainsi généré une affectation du sol souvent trop rigide, qui contribue à fragmenter et étaler la ville.

Les contrastes que l'on observe aujourd'hui entre différents territoires de l'agglomération semblent également s'être renforcés sous l'effet de mouvements antagonistes : la diffusion de certaines fonctions urbaines ou, au contraire, leur concentration.



Extrait du S.D.A.U. 1982

**Centre-ville et périphérie :
une différenciation encore très
affirmée, mais des centralités
sectorielles en émergence**

Lieu traditionnel de mixité, le centre-ville cumule emplois, logements, commerces, activités de loisir et demeure le principal référent urbain ; à ce centre se juxtapose une périphérie récente, organisée à partir de noyaux historiques où seules quelques communes de la première couronne affirment aujourd'hui une nouvelle centralité.

**Une «fragmentation»
progressive du paysage
social de l'agglomération**

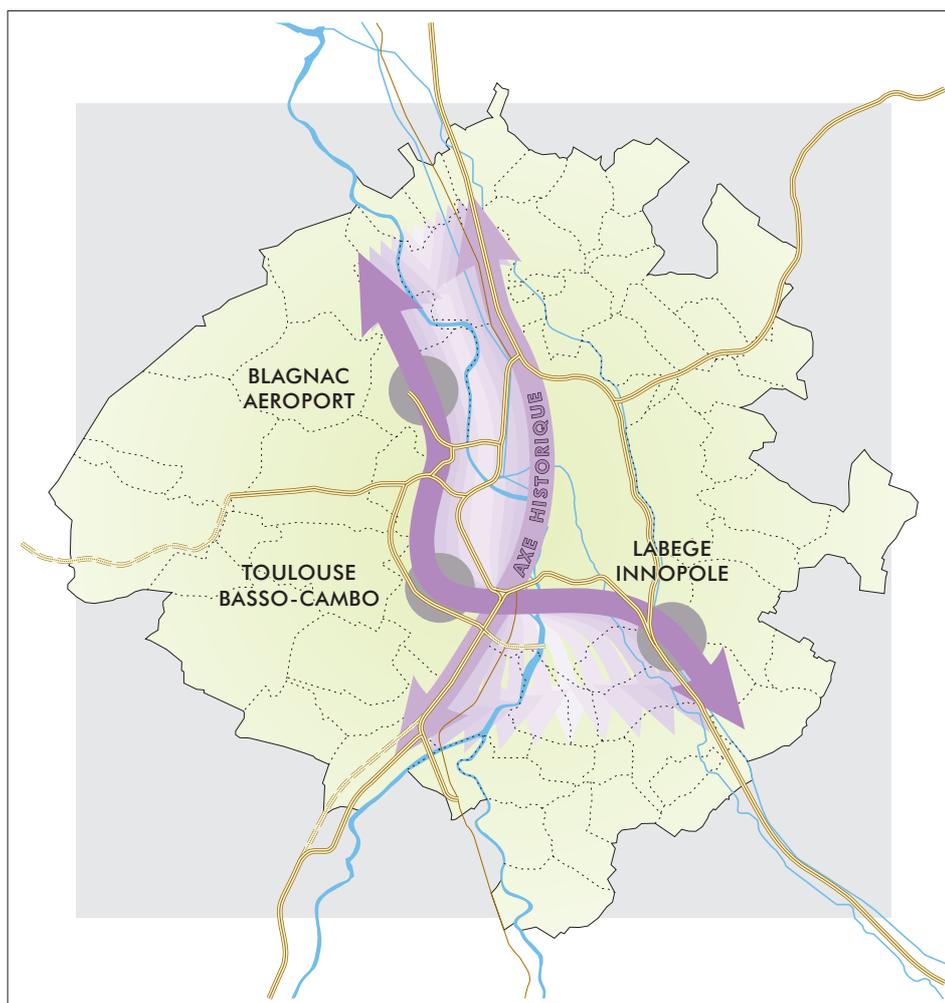
Certains territoires de l'agglomération se spécialisent de plus en plus dans un accueil résidentiel spécifique, au détriment d'une certaine mixité tant sociale que démographique : personnes âgées, jeunes actifs ou familles monoparentales se dissocient ainsi spatialement des familles traditionnelles.

Cette «logique territoriale» contribue également à renforcer les disparités sociales déjà existantes et par conséquent à accentuer les phénomènes de «marquage» -et parfois d'exclusion- dont font l'objet certains quartiers de l'agglomération.

**Un arc «Technopolitain»
Nord-Ouest/Sud-Est**

Délaissant l'axe économique traditionnel de la vallée de la Garonne, la «technopole» toulousaine a dessiné au cours des dix dernières années un nouvel arc de croissance Nord-Ouest/Sud-Est en se structurant autour de trois pôles majeurs : Labège-Innopole, Toulouse-Basso-Cambo et Blagnac-Aéroport.

L'anneau des rocade joue aujourd'hui un rôle prépondérant dans ce redéploiement «extra-muros» de l'activité économique, qui ne concerne pratiquement que la zone centrale de l'agglomération (Toulouse et la première couronne) ; parallèlement, et en raison des coûts fonciers élevés, certaines activités artisanales ou d'entreposage s'éloignent du centre de l'agglomération et se diffusent en grande périphérie.



"L'axe Technopole"

UN «FIL DE L'EAU» QUI POURRAIT RENFORCER CERTAINS DESEQUILIBRES

Une diffusion de l'habitat en grande périphérie

Dispersé, de faible densité, l'habitat s'éloigne de plus en plus des pôles d'activités : la «tache urbaine» poursuit sa diffusion à un rythme accru, bien souvent au-delà de l'aire du Schéma Directeur.

La capacité d'accueil résidentiel des deuxième et troisième couronnes est aujourd'hui très importante, alors que dans la zone centrale, -Toulouse et sa première couronne-, l'offre potentielle en logements reste beaucoup plus difficile à mobiliser.

Cette situation contribuera à renforcer la «pression» urbaine sur la grande périphérie qui devra alors accueillir la majeure partie de cette population nouvelle.

Une concentration des lieux de l'emploi dans la zone centrale : Toulouse et la première couronne

Dans la zone centrale, où se concentrent déjà la plupart des emplois, les capacités d'accueil d'activités économiques demeurent très importantes : 80 % des emplois supplémentaires attendus dans l'agglomération pourraient ainsi y être accueillis.

Si elle se confirmait, cette tendance à la concentration des lieux de l'emploi, en «renvoyant» l'habitat en deuxième et troisième couronnes, générerait une très forte augmentation des déplacements radiaux domicile-travail.

Zones d'activités : disponibilités en 1993

Toulouse intérieur rocade	44,5	ha
Toulouse extérieur rocade	261,5	ha
Total Toulouse	306	ha
Première couronne	633	ha
Deuxième couronne	676	ha

Une fragilisation de la trame urbaine régionale

La formation de vastes zones périurbaines autour de la métropole régionale handicape la valorisation de certaines villes moyennes de proximité ; structurées, bien équipées et souvent dotées d'une grande qualité urbaine, ces villes pourraient demain accueillir -dans de bonnes conditions- de nombreux développements.

Pour certaines d'entre elles, l'absence de liaison rapide avec l'agglomération toulousaine constitue également un frein à leur croissance.

UN PERIURBAIN ATOMISE ET «TENTACULAIRE»

Des investissements publics mal maîtrisés

En amplifiant certains dysfonctionnements déjà observés au cours des quinze dernières années, une trop grande dispersion de l'habitat pourrait à terme hypothéquer la possibilité pour l'agglomération de se doter d'un réseau de transports collectifs performant tout en provoquant une «course» aux infrastructures routières aussi vaine que coûteuse.

Voirie secondaire insuffisante, équipements inexistantes, services en inadéquation : ces nouveaux territoires exigeront demain d'importants investissements publics d'aménagement et de gestion.

Un accroissement très important des flux automobiles, un réseau «minimum» de transports collectifs

La diffusion de l'habitat en deuxième et troisième couronnes n'est pas favorable à l'utilisation des transports en commun ; le réseau de transports collectifs se réduirait par conséquent au «strict minimum».

Les mouvements radiaux entre la ville-centre et la périphérie augmenteraient en revanche de façon considérable : les flux automobiles vers Toulouse augmenteraient ainsi de 80 %, alors même que certains accès sont d'ores et déjà saturés.

CHAPITRE **2**

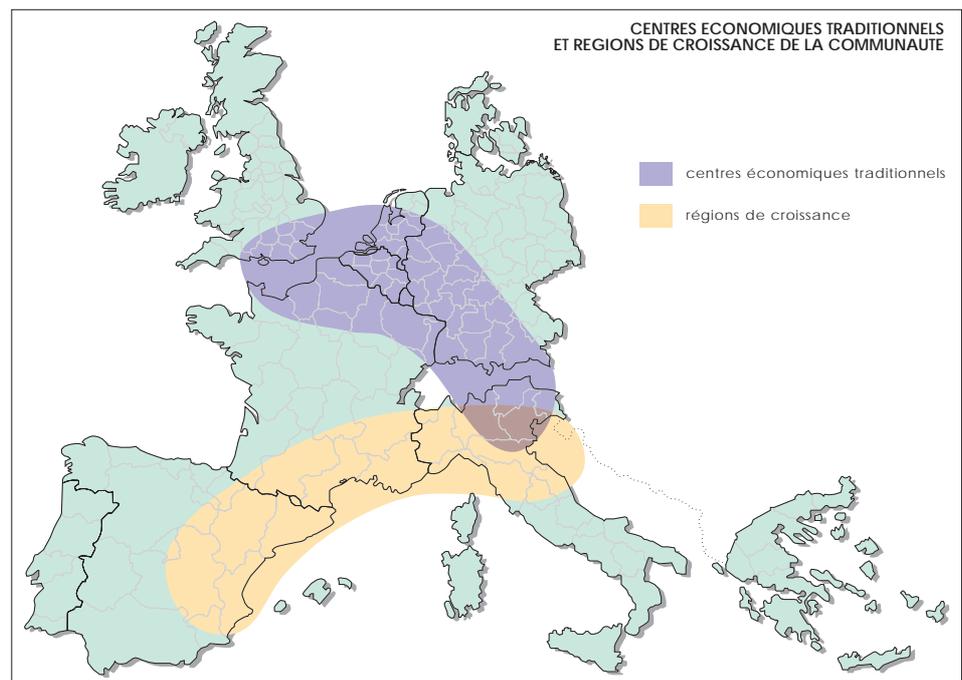
LES ATOUS POUR DEMAIN

1 DE LA METROPOLE D'EQUILIBREA LA CAPITALE REGIONALE

Décentralisation, dynamisme économique, technologique et... délocalisations : la métropole «d'équilibre» promue par la D.A.T.A.R. au début des années 60 a brûlé les étapes ; en trente ans, l'agglomération toulousaine, forte d'une mutation industrielle facilitée par l'inexistence de problèmes majeurs de reconversion, est passée de la taille du «gros village» à celle d'une métropole régionale.

Sixième agglomération française, Toulouse a connu un développement économique sans précédent et son taux de croissance démographique -l'un des plus élevés en France- s'explique avant tout par la forte attraction qu'elle exerce au plan national.

Malgré une «masse critique» peut-être encore insuffisante, l'agglomération toulousaine a acquis aujourd'hui une notoriété internationale pour ses réalisations aéronautiques et spatiales et dispose d'un potentiel universitaire et de recherche de premier plan : autant d'atouts pour se placer demain parmi les métropoles régionales de dimension européenne.

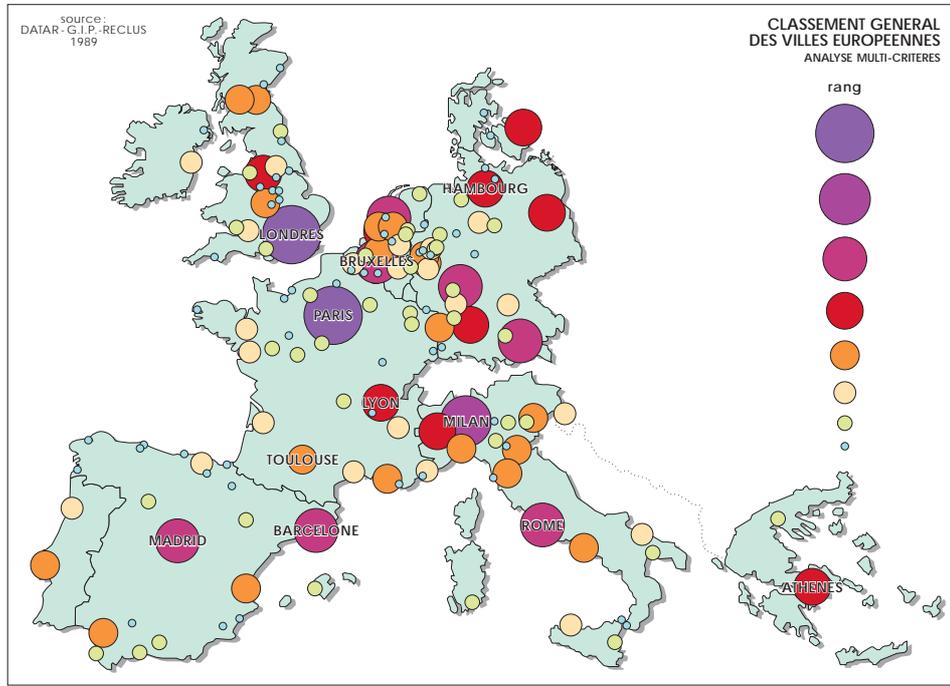


L'arc méditerranéen : une nouvelle zone de croissance en Europe

Une nouvelle dynamique pour le «Nord des Sud»

De Valence à Florence, un nouveau territoire de croissance se dessine aujourd'hui sur la façade méditerranéenne : un «Nord des Sud» attractif, structuré, véritable alternative qualitative qui vient ainsi «relayer» l'axe majeur de l'Europe, Londres - Milan.

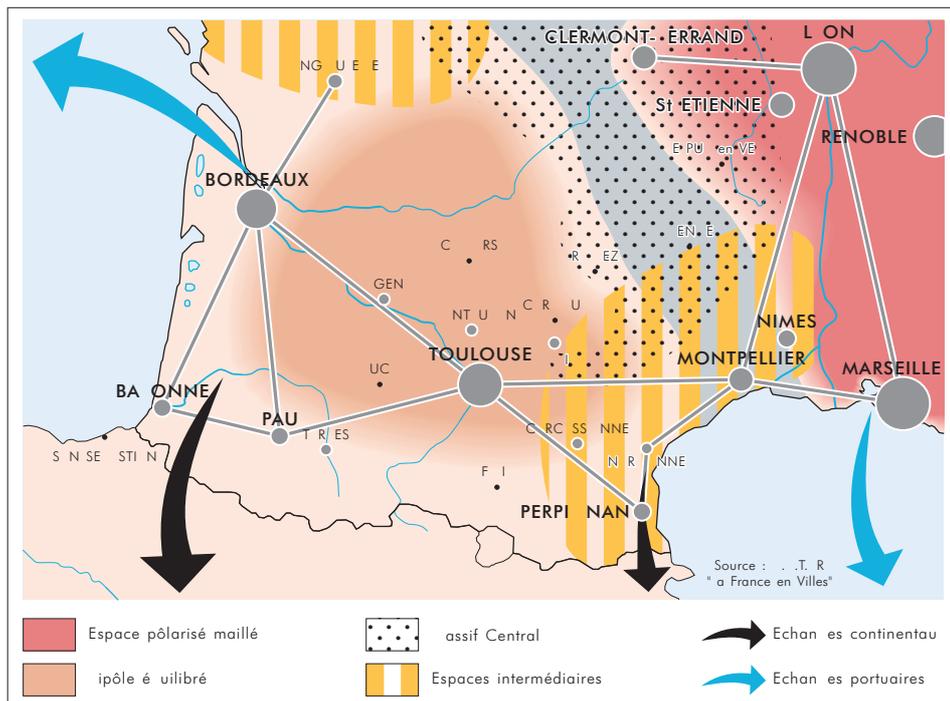
Longtemps tenue à l'écart des circuits économiques traditionnels, l'agglomération toulousaine bénéficie déjà de la mobilité accrue des acteurs économiques et s'inscrit pleinement dans cette dynamique de «l'arc du soleil».



L'agglomération toulousaine en Europe

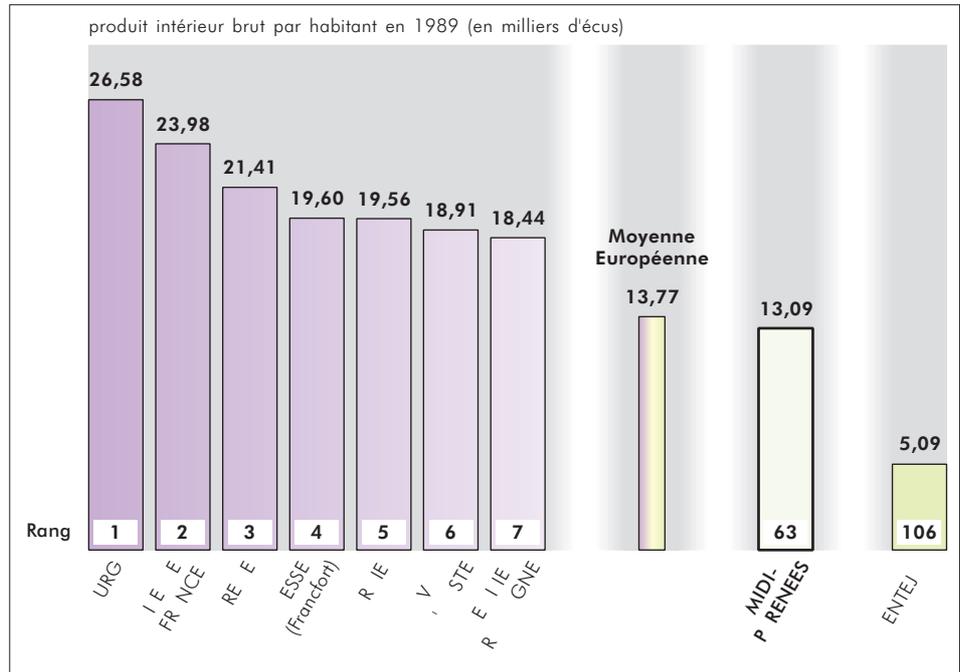
Atlantique-Méditerranée : un axe majeur

Equidistante de Bordeaux et Montpellier, sur l'axe historique Aquitaine-Languedoc, l'agglomération toulousaine dispose d'une situation privilégiée sur l'une des principales «transversales» du territoire français : l'axe Grand Sud.

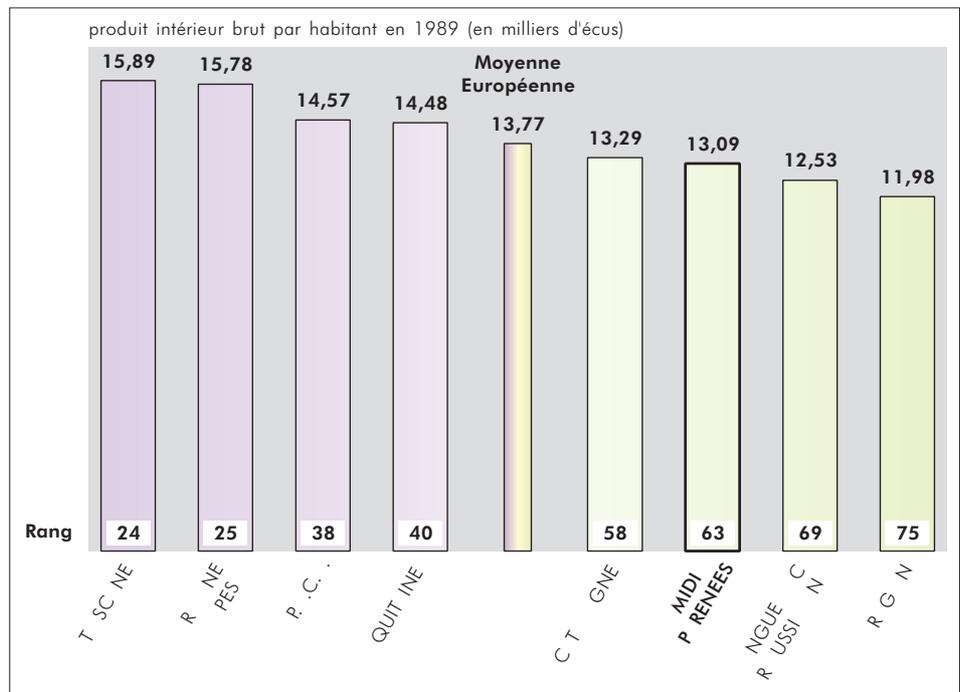


L'agglomération toulousaine dans le Grand Sud

Malgré une taille relativement réduite, l'agglomération toulousaine, grâce à ses spécificités universitaires, technologiques et industrielles, a acquis une réelle stature européenne, mais le dynamisme actuellement observé de la région Midi-Pyrénées reste encore essentiellement «porté» par sa capitale régionale.



Le P.I.B. par habitant des régions de la C.E.E.
La situation de Midi-Pyrénées en Europe



Le P.I.B. par habitant des régions de la C.E.E.
Midi-Pyrénées et les régions voisines

2 INDUSTRIE ET TECHNOLOGIE : UN RAYONNEMENT EUROPEEN

Le premier pôle aéronautique en France et en Europe

L'agglomération toulousaine est aujourd'hui l'une des principales métropoles aéronautiques d'Europe. Ce positionnement est déterminant dans un contexte de récession économique mondiale et de concurrence avivée.

En effet, l'industrie aéronautique quelque peu fragilisée peut retrouver son dynamisme par le biais de coopérations internationales encore plus fortes et notamment à l'échelle européenne.

Inscrite depuis plus d'un demi-siècle dans l'histoire de la ville, l'aéronautique a toujours exercé une force d'entraînement considérable sur l'économie locale.

Principal employeur de la Région Midi-Pyrénées avec près de 14 000 salariés, la construction aéronautique regroupe autour de Toulouse une forte concentration d'acteurs de cette industrie :

- les donneurs d'ordre, maîtres d'ouvrage de l'aéronautique civile : le siège mondial des consortiums européens Airbus Industrie et ATR,
- le maître d'oeuvre de l'aéronautique civile française : l'Aérospatiale (environ un quart des effectifs du groupe). L'établissement de Toulouse concentre le savoir-faire de conception de la Division Avions et d'équipements avioniques, réalise les travaux d'assemblage final, les essais en vol et assure les opérations de maintenance,
- les équipementiers de niveau international : Latécoère, Rockwell, Rhor, ABG Semca, Ratier Figeac,...
- un réseau de sous-traitants extrêmement dense et diversifié, composé de P.M.E. et P.M.I.

Les structures d'enseignement supérieur et de recherche spécialisée, constituent aujourd'hui le premier pôle français de formation destiné aux industries aéronautiques : l'E.N.A.C., l'E.N.S.A.E., Sup Aéro, l'ENSICA auxquelles il faut associer l'U.P.S., l'I.N.P.T. et l'I.N.S.A.

Le premier site spatial européen

A l'heure où le spatial européen doit regrouper ses forces, l'industrie spatiale a acquis à Toulouse une position privilégiée en Europe (30 % de l'activité spatiale européenne), 6 000 emplois. La décentralisation du C.N.E.S en 1962 a été le moteur d'un réel développement scientifique et industriel avec l'implantation de Matra, Marconi Space (1 500 salariés), Alcatel Espace (1 300 salariés).

L'agglomération toulousaine est devenue le premier site européen d'intégration de satellites, la conception d'équipements au sol et leur exploitation. Avec le Centre Spatial de Toulouse (2 000 salariés), l'agglomération dispose également du premier pôle français de recherche en matière de techniques aérospatiales.

Une industrie électronique performante

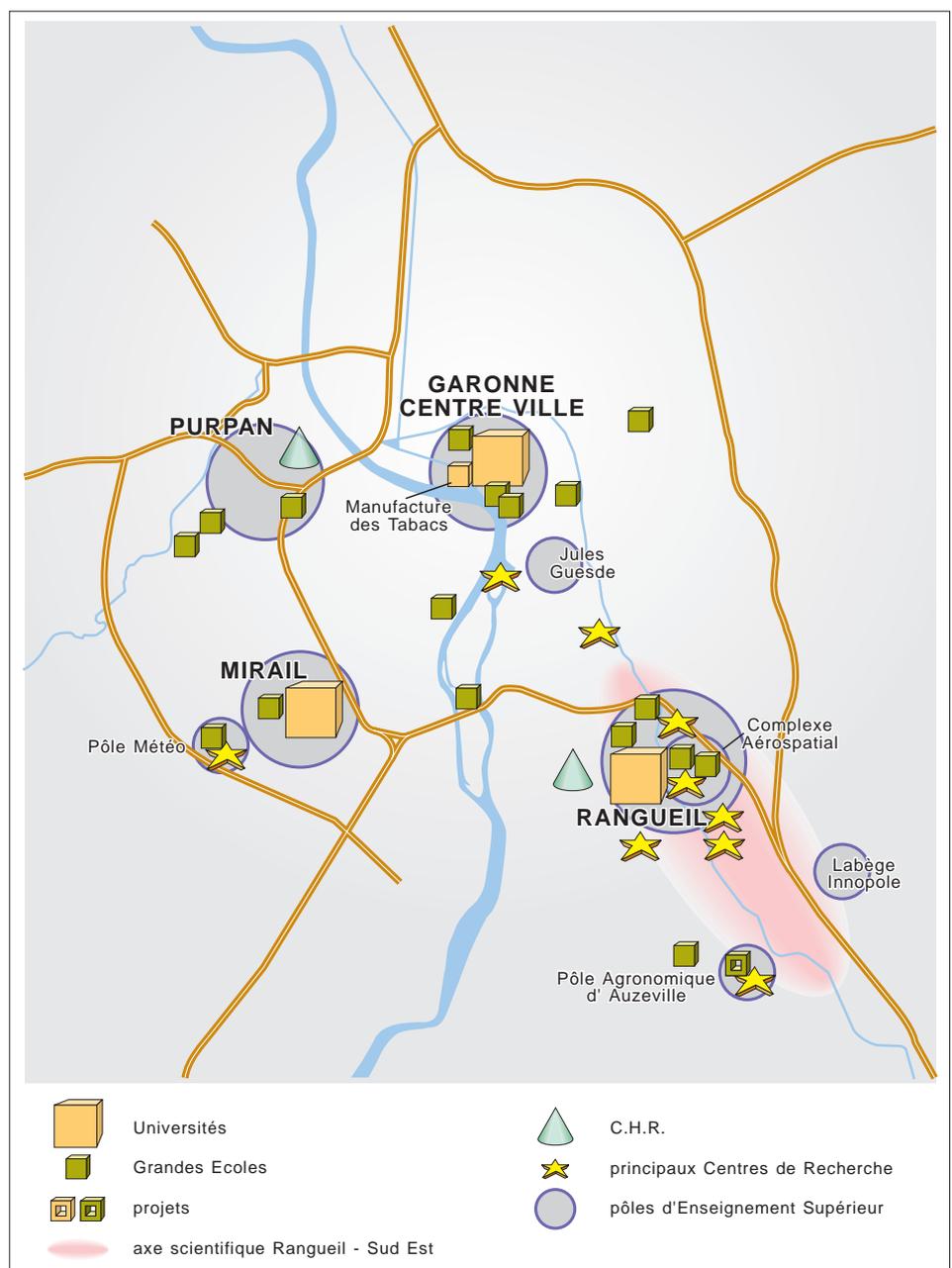
L'industrie électronique est devenue un grand secteur de l'activité toulousaine qui acquiert aujourd'hui une réelle indépendance face aux deux secteurs d'activité leaders : l'aéronautique et le spatial.

Avec près de 7 500 emplois répartis dans un tissu d'entreprises diversifié, la notoriété du savoir-faire toulousain est confirmée par l'attractivité de ce secteur sur les industriels qui rejoignent l'agglomération en raison notamment de la qualité reconnue de l'enseignement supérieur et des laboratoires de recherche, avec lesquels des synergies peuvent être développées.

Parmi ces entreprises spécialisées, citons Motorola (1 900 salariés) dans les composants actifs, Siemens-Automotive (1 300 salariés) dans l'électronique automobile, Microtec, Diatecnic, Aclan, ATG Gigadisc, Digital Vision...

Ce secteur d'activité dispose en outre de très importantes ressources en matière de recherche, d'innovation et de formation : l'E.N.S.E.E.I.H.T., les laboratoires du C.N.R.S., de l'I.N.P.T., de l'U.P.S.

Le potentiel technologique, la diversité des centres de recherche et de formation implantés dans l'agglomération sont autant de facteurs favorables à l'émergence et aux développements d'autres pôles : l'industrie du logiciel, l'industrie de la santé, l'industrie du savoir, une industrie chimique évoluant vers les biotechnologies...



Toulouse universitaire : les lieux de l'enseignement supérieur

3 UNIVERSITE, RECHERCHE : DES POLES D'EXCELLENCE

Le deuxième pôle universitaire de France

Avec plus de 100 000 étudiants, Toulouse constitue aujourd'hui le deuxième pôle universitaire de France.

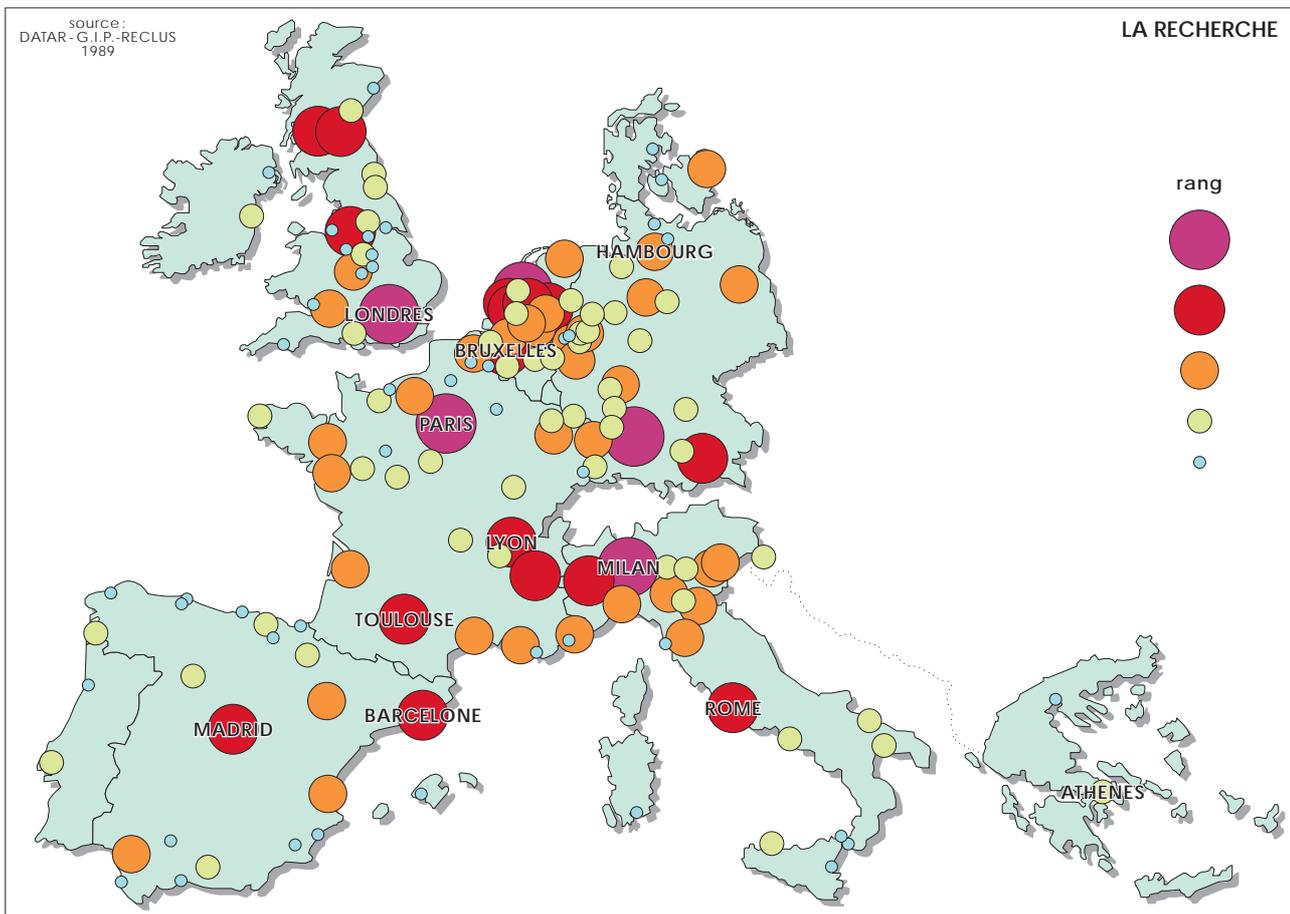
- quatre universités, treize Grandes Ecoles, de nombreuses formations spécifiques,
- un fort potentiel de recherche publique et privée,
- le premier pôle français de formation destinée aux industries aéronautiques.

Centre universitaire bien identifié au niveau national et européen, l'agglomération toulousaine dispose d'un atout essentiel pour renforcer son rayonnement culturel et scientifique.

Un potentiel de recherche très important

Midi-Pyrénées est la quatrième région française dans le domaine de la Recherche. La majeure partie de ce potentiel est localisée dans l'agglomération toulousaine et couvre l'ensemble des technologies d'avenir : aéronautique, spatial, électronique, biotechnologies, informatique, robotique, automatismes, communication homme/machine, calcul. La multiplicité et la spécialisation de ces laboratoires déterminent une réelle capacité de recherche et d'innovation qui trouve fréquemment une application dans l'industrie locale.

Le renom international de certains laboratoires (C.N.E.S., L.A.A.S., C.E.R.T.,...) partenaires de programmes européens ou internationaux renforce la notoriété internationale de l'agglomération.



Recherche : les principaux centres européens


 CHAPITRE 3

POUR UN DEVELOPPEMENT DURABLE... ...UN PROJET QUALITATIF

“LE DEVELOPPEMENT DURABLE EST CELUI QUI REpond AUX BESOINS DES GENERATIONS ACTUELLES SANS METTRE EN DANGER LA CAPACITE DES GENERATIONS FUTURES A SATISFAIRE LES LEURS”.

RAPPORT BRUNDTLAND 1987

Le capital naturel est devenu un facteur limitatif du développement économique des villes et les économies urbaines devraient donner la priorité aux investissements destinés à sauvegarder le **capital naturel** restant (charte européenne des villes durables (Commission européenne, 1994). La justice sociale est aussi considérée comme une condition préalable à la durabilité car la distribution inéquitable des richesses engendre des comportements incompatibles avec la durabilité.

POUR UN DEVELOPPEMENT DURABLE...

Forte d'un potentiel naturel, humain et économique de premier ordre, l'agglomération toulousaine dispose aujourd'hui d'un environnement favorable à la poursuite de son développement et peut, demain, en concentrant son action sur certains objectifs prioritaires, renforcer son attractivité, conforter son "orbite" européenne et confirmer sa position de grande métropole française.

Mais ces perspectives imposent que soit défini en même temps un **Projet qualitatif** au service d'un développement durable.

Bâtir la ville ne se limite pas à gérer l'urgence suscitée par une forte croissance économique et démographique :

- ainsi, la prise en compte des grandes tendances d'évolution, tant sociales qu'économiques ou technologiques permettra demain de construire une agglomération à la fois plus urbaine et plus respectueuse de son environnement, mieux enracinée dans un espace régional et en même temps plus proche, plus à « portée de main » pour tous les habitants,
- enfin, la qualité urbaine, stimulée par les facteurs du développement, devra au contraire s'imposer comme le signe de reconnaissance d'une métropole en plein essor.

Ainsi, concevoir le Projet d'Agglomération de la Métropole Toulousaine, c'est avant tout appréhender les tendances lourdes d'évolution de notre société urbaine et percevoir les grandes mutations de ce début du troisième millénaire.

DES TENDANCES LOURDES A PRENDRE EN COMPTE

L'évolution de certaines tendances "lourdes", qui échappent à l'échelon local, reste difficile à appréhender : les données macro-économiques, l'évolution de l'emploi, le comportement des ménages dans leur stratégie patrimoniale, les politiques publiques nationales et européennes ... autant de facteurs qui incitent à une approche "prudente" du développement spatial de l'agglomération.

Des changements socio-démographiques

- **La part croissante des personnes âgées dans la population.** L'agglomération reste globalement "jeune" mais sa population âgée augmente rapidement. Les plus de 60 ans, qui représentaient environ 20 % de la population en 1990, en représenteront 27 % vers 2020. Symétriquement, les moins de 19 ans représenteront 23 à 25 % de la population vers 2020 (contre 31 % en 1975).
- **La poursuite de la décohabitation.** L'éclatement des structures familiales traditionnelles et l'apparition de nouveaux modes de vie (familles monoparentales, décohabitation juvénile, doubles domiciles) se confirment. La taille moyenne des ménages décroît.
- **La durée du temps de scolarité s'accroît.** Au cours des quinze dernières années, la population étudiante a connu une forte progression ; l'agglomération toulousaine concentre déjà plus de 90 % des effectifs étudiants de la région Midi-Pyrénées.

Des changements socioculturels

- **Une sensibilité croissante des citoyens à l'environnement et au cadre de vie,** notamment urbain. Nouveaux rapports à la nature : ouverture à "l'hypernaturel".
- **Un nouveau regard sur les territoires et les notions d'identité et d'appartenance** (échelon local, régional, national, européen).
- **La révolution des télécommunications** associée à celle de l'informatique et de l'électronique (interactivité) donnera accès à des offres multiples sans sortir de chez soi (télé-achat, télé-travail, ...).
- **L'ouverture aux autres :** un tissu social plus complexe, plus intercommunicant.

Des changements relatifs à l'économie et à la consommation

- **La croissance économique à venir sera probablement plus modérée** qu'au cours de la période 1950-1975.
- **La remise en cause progressive du concept de travail à temps plein.** Peut-être partage du travail. Alternance travail-formation. Multi-activités à temps partiel. Mobilité professionnelle. Télé-travail.
- **La persistance probable d'un chômage endémique** (au moins d'ici 2000/2005).
- **La difficulté croissante pour certains ménages à s'insérer durablement dans un marché du travail** de plus en plus évolutif (précarisation des revenus).
- **L'évolution des modes de consommation** (grande distribution, en périphérie au détriment des commerces traditionnels des centres-villes) ; quelle sera demain l'importance du télé-achat ?

LES GRANDS DEFIS A VENIR

Notre société postindustrielle est confrontée à des incertitudes et prend conscience des nouveaux défis. "Tétanisée", la croissance ne semble plus autant qu'auparavant garantir l'activité et l'emploi, valoriser les ressources humaines, endiguer les phénomènes d'exclusion sociale.

La métropole toulousaine du XXI^{ème} siècle est difficile à imaginer. Avant de s'interroger sur la nature du développement urbain, il paraît indispensable d'agir sur les ressorts économiques et sociaux qui conditionneront demain les nouvelles formes d'expression de la ville, qui permettront d'imaginer et de construire un

développement durable, un développement qui intègre les progrès des sciences et techniques du XXI^{ème} siècle et qui garantisse en même temps la cohésion sociale et les équilibres indispensables de notre écosystème.

Le défi de l'immatériel

Dans la société postindustrielle, l'importance des biens immatériels ne cesse de croître. Ce phénomène, qui associe à la fois les services, l'information et les loisirs, reste difficile à définir et à évaluer.

La France, qui occupe le quatrième rang mondial des puissances industrielles, est devenue le deuxième exportateur mondial de services derrière les Etats-Unis. Depuis 1984, les échanges de services croissent plus vite que les échanges de marchandises. On assiste à une tendance générale du déplacement de l'emploi et de la production vers les services. Tout se passe comme si le marché des "idées" prenait le pas sur celui des "choses".

Certains y voient le signe de l'avènement d'une nouvelle **économie du "savoir et de la connaissance"**, dont l'information et la communication constitueraient les principaux vecteurs. Les activités économiques essentielles ne seraient plus la production et l'accumulation d'objets, mais le traitement et l'émission de flux de données canalisées par des **"autoroutes numériques"**, associant informatique, télécommunications et audiovisuel.

Loin de nuire à l'industrie, les services joueraient au contraire un rôle actif d'entraînement. Le "tout numérique" apparaît comme l'enjeu économique majeur de cette fin de siècle tant par la taille des marchés potentiels que par son impact sur les entreprises et les individus.

Les applications (télé-travail, télé-enseignement, télé-achat, ...) qui en découlent sont considérables et pourraient contribuer, d'une part, à modifier les comportements des individus dans leur mode de vie et, d'autre part, à remodeler progressivement la structure de la ville.

Pour les grandes entreprises, la délocalisation de la production, l'accroissement des formes flexibles de l'emploi, le temps partiel, l'intérim, le télé-travail apparaissent également comme des tendances «lourdes».

Le périmètre de l'entreprise, qui se réduit par le recours à l'externalisation de certaines fonctions, s'élargit par ailleurs du fait des alliances avec d'autres entreprises et du renforcement des liens avec ses partenaires extérieurs.

Le défi de la cohésion sociale

Les villes et les agglomérations urbaines sont des révélateurs des transformations sociales et économiques. Elles doivent s'efforcer d'anticiper pour mieux gérer demain les nouveaux rapports socio-économiques propices à une recomposition de la ville. La société homogène d'hier laisse place à la mosaïque sociale d'aujourd'hui et de demain. Une diversité de souhaits et de besoins de consommation privés et/ou collectifs est à satisfaire par des services et des prestations de plus en plus spécifiques et diversifiés.

Les inégalités entre les différents territoires ou groupes sociaux constituent de réelles difficultés pour les grandes agglomérations. Alors que dans certains quartiers, des groupes sociaux entrent dans un processus de fragilisation, dans d'autres lieux de la ville, de grands projets structurants façonnent déjà la cité européenne de demain.

Les jeunes, moins nombreux à l'horizon 2000, demeureront plus longtemps dans le système scolaire et la nécessité de renforcer les niveaux de formation conduira l'agglomération à prévoir les équipements et services indispensables. Il est donc primordial que les nouvelles technologies répondent à ces aspirations nouvelles : offrir des services collectifs avec une efficacité meilleure, tant économique que sociale. L'Agglomération Toulousaine doit garantir la **cohésion sociale** en s'affirmant comme une capitale des hautes technologies, tout en restant capable d'**accueillir les populations les moins qualifiées et de leur donner du travail**.

Positionnée sur le chemin de l'Europe du Sud, la Métropole Toulousaine, économiquement attractive, devrait connaître, selon toute vraisemblance, de nouveaux mouvements migratoires.

Là aussi, et comme par le passé, elle doit s'y préparer pour rester fidèle à sa tradition.

Le défi écologique

La ville constitue un **écosystème où vit l'homme** : elle est un environnement spécifique, devenu dominant, qui englobe un "cadre" et la "vie" qui va avec. Elle traduit un projet dont les performances doivent être améliorées.

La ville "échange" avec l'environnement : elle le menace par ses prélèvements et ses rejets, elle court aussi des risques qui, à terme, la remettent en cause.

Les objectifs primordiaux de la durabilité sont :

■ Préserver les ressources naturelles pour garantir la survie et le développement de l'urbain :

- assurer **la qualité et la quantité des eaux** pour tous les usages (A.E.P., industries, agriculture, loisirs, nature),
- améliorer **la qualité de l'air** et contribuer à la réduction des effets de la ville sur les changements climatiques de la planète,
- maîtriser et économiser les ressources énergétiques,
- restaurer et maintenir **la diversité des espèces et des espaces**, protéger les biotopes remarquables, favoriser les liens habitants - nature.

■ Limiter les pollutions, les nuisances et les risques pour assurer la santé (salubrité du milieu pour les hommes) **et la sécurité** (protection) :

- limiter la production des déchets, les récupérer, les valoriser, et éliminer dans des installations adaptées les parties résiduelles.
- réduire des nuisances sonores à la maison, au travail, dans les loisirs, les transports, ...
- prévenir et gérer les risques naturels et technologiques pour la protection des personnes et des biens,
- favoriser les transports collectifs pour diminuer les émissions de polluants et améliorer la qualité et la sûreté des déplacements.

■ Améliorer le cadre de vie (beauté, confort et aménité) pour créer les conditions favorables à **l'épanouissement de la population et améliorer la qualité de la vie sociale pour assurer l'équité, l'accessibilité et la participation** :

- protéger les sites et paysages remarquables,
- lutter contre la banalisation et la standardisation du paysage quotidien,
- optimiser la répartition des espaces et des fonctionnalités,
- limiter les impacts sur les milieux naturels ou bâtis,
- faire participer les acteurs et les habitants en favorisant leurs relations.

C'est là une conception élargie de l'environnement urbain, pour le mieux-être et le mieux-vivre des citoyens ; c'est **une exigence accrue** pour le patrimoine culturel et naturel, pour l'intégration de la nature dans la ville, pour son embellissement.

... UN PROJET QUALITATIF

Ainsi, la qualité urbaine, la qualité du cadre de vie s'inscrivent dans les préoccupations du S.M.E.A.T. comme l'ambition exprimée d'un choix de développement cohérent, équilibré et solidaire sur tous ses territoires :

DEVELOPPEMENT EQUILIBRE - COHESION SOCIALE - QUALITE URBAINE : L'EQUATION A REUSSIR POUR SERVIR UN OBJECTIF DE QUALITE.

QUALITE DANS LE RESPECT DES GRANDS EQUILIBRES

LA VILLE-FLUX : LE LIEU DES CHOIX, LE LIEU DE LA DIVERSITE

En mélangeant les fonctions urbaines, la ville réintègre tous ses territoires, multiplie les échanges et redevient plurielle : habiter la ville ne se résume plus au seul règlement de la question du logement.

Recomposer la ville, c'est choisir un mode de développement qui préserve les grands équilibres urbains, c'est aussi développer une ville plus "proche" de ses habitants.

Afin de maintenir des équilibres primordiaux, rapprocher habitat et emploi doit devenir une priorité absolue.

UN AMENAGEMENT DU TERRITOIRE METROPOLITAIN AU SERVICE DES HABITANTS

Engager **une véritable politique d'accueil résidentiel et de peuplement au centre de l'agglomération** tout en respectant les spécificités de chaque territoire, c'est dans le même temps, **redéployer les grands secteurs d'activité de l'agglomération selon une organisation "en étoile"** :

- réduire les migrations alternantes domicile-travail entre ville-centre et périphérie,
- préserver les secteurs ruraux de la périurbanisation,
- réduire les déséquilibres entre l'Ouest et l'Est de l'agglomération, entre le centre et la périphérie,
- favoriser l'utilisation des transports collectifs et promouvoir d'autres modes de déplacement dans les lieux de centralité : piétons, deux-roues,
- déployer l'emploi jusque dans les secteurs résidentiels de la périphérie, tout en confortant un accueil résidentiel diversifié dans le coeur de l'agglomération,
- construire des complémentarités métropolitaines en s'appuyant sur la diversité du territoire.

QUALITE DANS L'ACCUEIL DE LA DIVERSITE SOCIALE

LA VILLE-ECHANGE : LE LIEU DE LA MIXITE ET DU LIEN SOCIAL

Une ville accessible à tous contribue à gommer les "marquages", à lutter contre les exclusions et reste le lieu privilégié de la diversité sociale. Une ville évolutive, ouverte à tous ses habitants, reste le lieu unique des "possibles" et du choix .

Pour rendre la ville plus solidaire, accueillante et accessible à tous, apte à rassembler les habitants dans toute leur diversité, il faut concevoir un projet de recomposition urbaine dont l'objectif premier sera de multiplier les lieux de mixité urbaine et de consolider le tissu social :

- du centre-ville aux quartiers d'habitat social,
- des faubourgs aux centres secondaires et noyaux villageois,
- de l'agglomération aux villes moyennes de l'espace régional.

REUSSIR LA MIXITEURBAINE

Pour faire de la ville un lieu d'échange et de diversité en favorisant la mixité des fonctions urbaines, il convient de :

- renoncer à "produire" une ville trop spécialisée,
- favoriser l'équilibre des quartiers en renforçant les services et les équipements de quartier.

LUTTER CONTRE TOUTES LES FORMES D'EXCLUSION

- Diversifier l'offre en matière d'emploi et de logement tout en maintenant une répartition territoriale équilibrée.
- Anticiper la demande en matière de logement social en élaborant une politique de réservation foncière au niveau de l'agglomération.

RENFORCER LA COHESION SOCIALE EN S'APPUYANT SUR LES ORIENTATIONS DES POLITIQUES DE LA VILLE

- Garantir le droit au logement et à la ville.
- Réintégrer dans la ville les quartiers isolés et déqualifiés.
- Encourager une implantation équilibrée des services publics sur le territoire de l'agglomération.
- Soutenir les réseaux de solidarité vis-à-vis des ménages en situation de précarité.

QUALITE DANS LA VALORISATION DE L'IDENTITE CULTURELLE

LA VILLE-RACINE : LE LIEU DES CULTURES, LE LIEU DE L'IDENTITE

La ville sensible cristallise à la fois la mémoire et les aspirations de ses habitants. Identitaire, elle légitime une appartenance et intègre dans son développement des dynamiques culturelles, urbaines, sociales.

Pérenniser cette qualité essentielle de la ville au travers de son développement, c'est valoriser le patrimoine naturel et bâti de l'agglomération tout en créant aujourd'hui la qualité de vie de demain.

DEFINIR LA VILLE : LES NOUVELLES FRONTIERES

- Contenir les expansions urbaines dans des limites clairement définies.
- Restaurer un paysage périurbain équilibré en favorisant le maintien d'activités agricoles.
- Composer les nouvelles façades de l'agglomération.
- Identifier les paysages et espaces naturels à forte valeur collective.

RENFORCER TOUS LES LIEUX DE CENTRALITE

- du centre-ville toulousain aux noyaux villageois,
- des centres-bourgs ... aux villes moyennes de l'espace régional.

REHABILITER L'ESPACE PUBLIC : LA QUALITE URBAINE

- Réinventer la composition urbaine en dessinant une ville rythmée par des places, des boulevards, des façades, des jardins.
- Promouvoir une architecture de qualité, entre mémoire et modernité.

POUR UNE METROPOLE BIEN POSITIONNEE POUR L'EUROPE... ... TROIS PRIORITES

POUR UNE METROPOLE POSITIONNEE POUR L'EUROPE ...

AFFIRMATION D'UNE AMBITION EUROPEENNE ENTRE COMPETITIVITE ET PARTENARIAT

Dans un contexte européen fortement concurrentiel, où les villes et les régions anticipent d'ores et déjà la disparition des cloisonnements nationaux, l'inscription de la métropole toulousaine dans l'environnement communautaire ne relève plus du simple choix, mais de la nécessité. Partie prenante dans la compétition européenne, l'agglomération toulousaine revendique aujourd'hui un développement qualitatif, axé sur des spécificités fortes, de préférence à une croissance démographique démesurée : seule cette stratégie de la qualité, cohérente et "plausible" pour la région toulousaine, lui permettra de s'insérer durablement dans le réseau des eurocités.

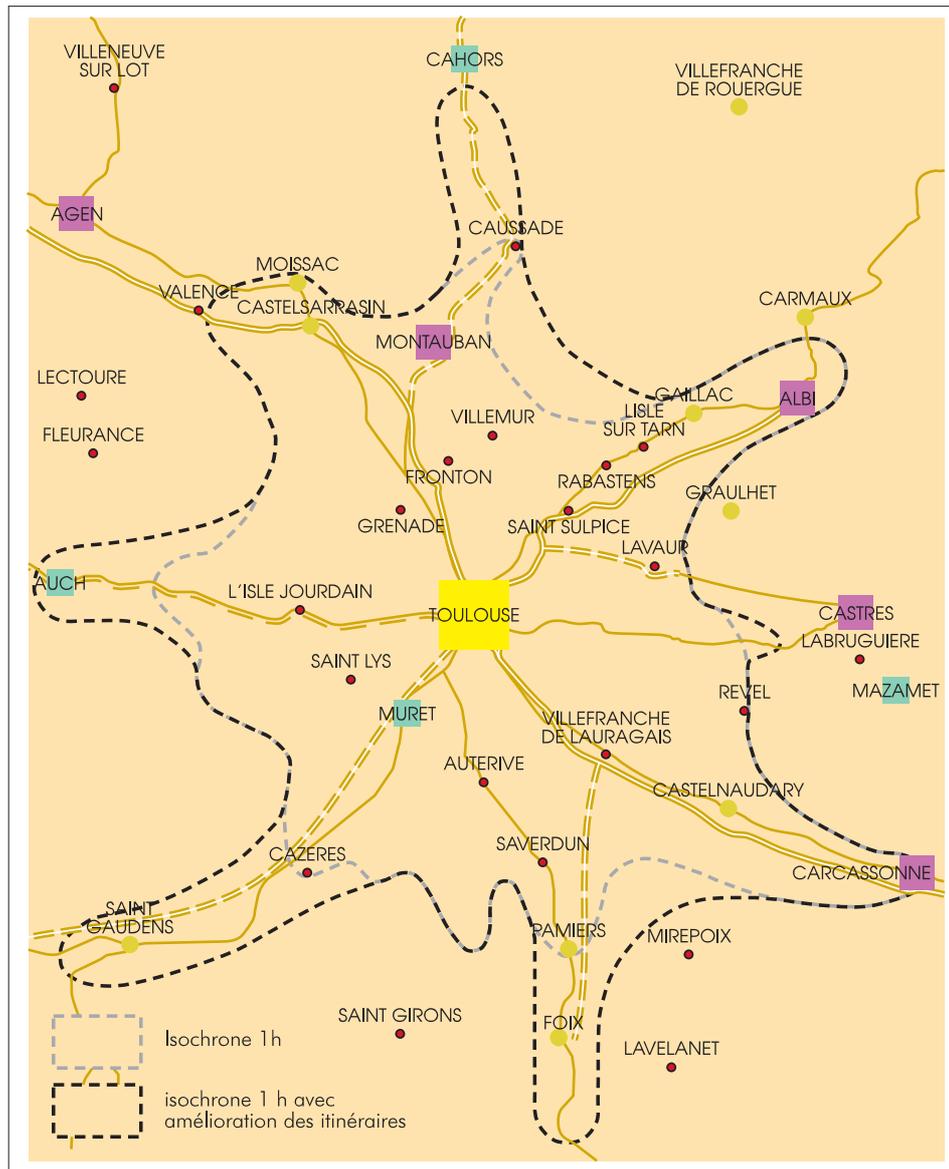
Ce choix d'une "métropolisation qualitative" impliquera alors pour l'agglomération toulousaine un renforcement simultané :

- de son attractivité,
- de son rayonnement : notoriété et faculté d'exporter un savoir-faire, et nécessitera dans ce cadre, un changement d'échelle quant à l'identification des territoires pertinents de réflexion et de projets, pour servir son ambition.

FAVORISER L'EMERGENCE D'UNE REGION-METROPOLE FORTE ET EQUILIBREE

L'ambition européenne de l'agglomération toulousaine repose autant, voire davantage, sur des critères qualitatifs que sur des effets de "masse" ou de "seuil", quand bien même ceux-ci restent incontournables dans certains domaines (enseignement supérieur, recherche, pôles industriels, ...).

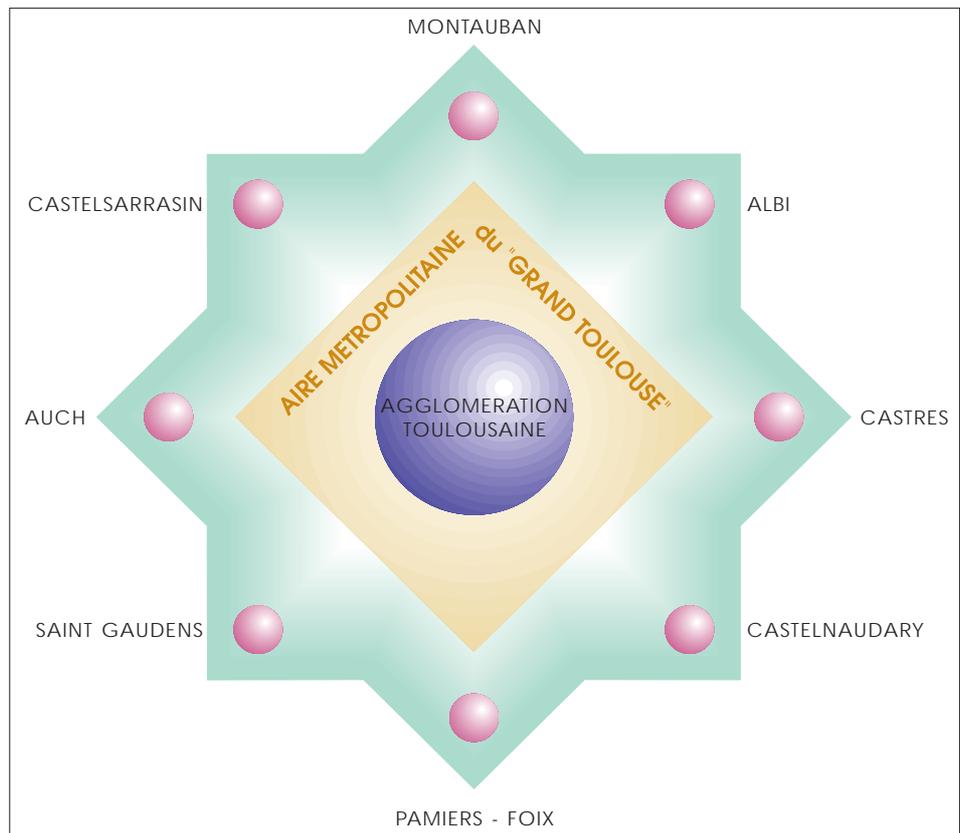
Affirmer le rôle stratégique de la métropole toulousaine dans le Grand Sud français et européen, c'est avant tout élaborer de nouvelles complémentarités régionales. La question du développement urbain se pose alors en termes de pertinence du territoire métropolitain, dans la mesure où celui-ci doit se concevoir bien au-delà de la zone centrale agglomérée.



L'espace régional de proximité à l'horizon 2015

Trois niveaux de cohérence peuvent définir ce futur territoire :

- **“l’agglomération”, qui recouvre la zone urbanisée dense :**
 elle est constituée par la ville-centre et les communes de première et deuxième couronnes. Ce sont les 63 communes incluses dans le périmètre du Schéma Directeur, traduisant un développement en étoile.
 Organisation structurée, avec cœur d’agglomération conforté et le développement de territoires d’équilibre selon les axes privilégiés constituée par les grandes entrées d’agglomération,
- **l’aire métropolitaine, au-delà de la deuxième couronne :**
 elle rassemble près de 160 communes. Ce vaste territoire essentiellement composé de bourgs ruraux structurés et de villages “rurbanisés” associés à des développements diffus le long des principales radiales, pourrait connaître un développement mesuré qui conforterait les centralités déjà constituées dans le respect des grandes unités agricoles et naturelles,
- **la région métropolitaine :**
 elle s’organise en plusieurs bassins de vie regroupés autour des villes régionales de proximité : il s’agit là d’une trame historique de villes moyennes structurées, bien équipées et disposées en étoile à moins d’une heure de la capitale régionale.

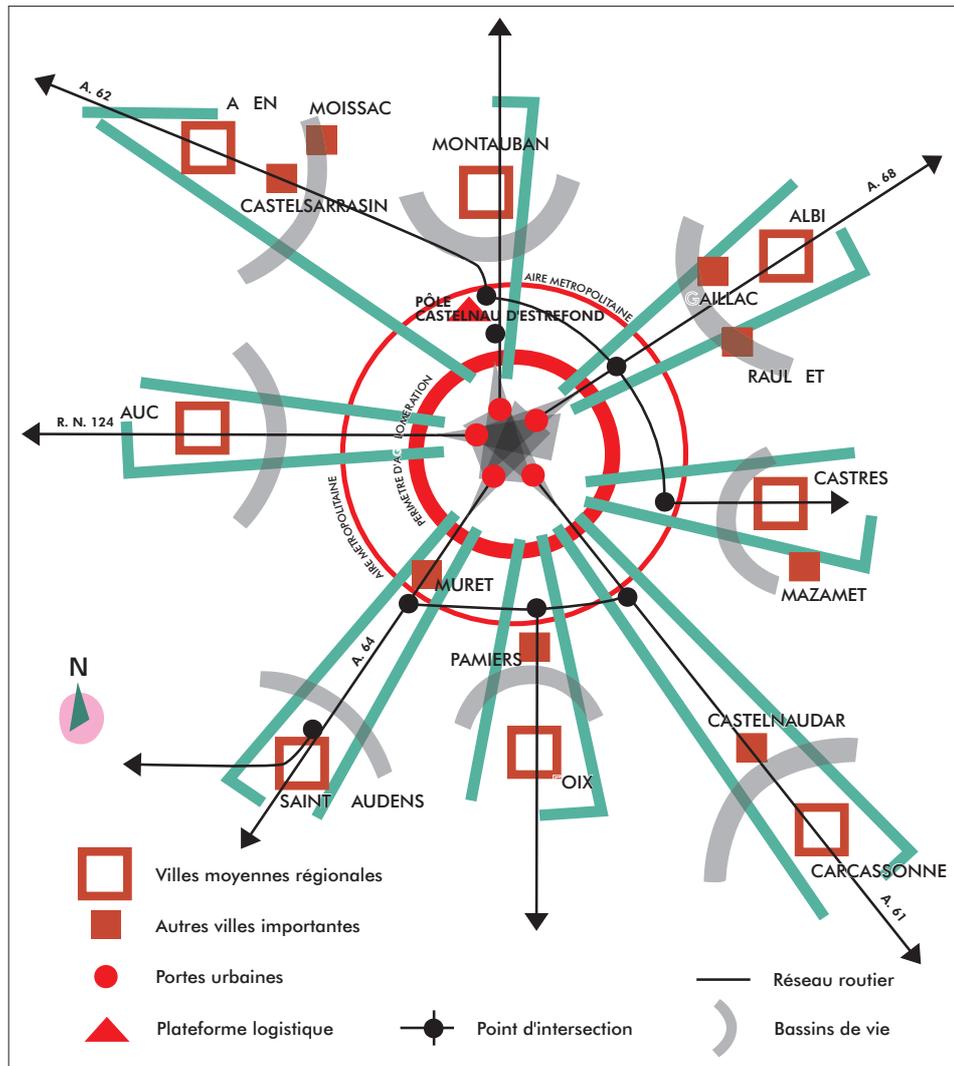


L'agglomération et son aire métropolitaine

PROMOUVOIR UN SYSTEME URBAIN POLYCENTRIQUE

Impliquées et dynamisées, les villes moyennes de l'espace régional de proximité devront jouer un rôle actif dans cet ensemble urbain large qui constituera demain une véritable **Région-Métropole**. **L'aire de la région métropolitaine ne définira en aucun cas un "périmètre d'urbanisation", mais bien un espace géographique équilibré dans lequel pourra se développer un système urbain original, hiérarchisé et polycentrique : un développement fondé sur l'ensemble des centres urbains régionaux existants (la constellation), rompant ainsi avec le phénomène de métropolisation (la nébuleuse...).**

Les villes moyennes régionales disposent en effet d'un niveau d'urbanité élevé et s'inscrivent de plus dans une centralité historique qu'il convient de conforter. Parallèlement à une meilleure "diffusion" de certaines fonctions métropolitaines, l'accès de ces villes à des équipements majeurs et des services de haut niveau devra être privilégié, grâce, notamment, aux nouvelles technologies de transport de l'immatériel.



Un développement polycentrique

**De la nébuleuse ...
à la constellation**

Il est nécessaire de hiérarchiser les différentes fonctions métropolitaines et de donner ainsi un rôle à chaque territoire ; **il est pour cela primordial de structurer et de “définir” le développement de la métropole toulousaine dans des limites claires, condition indispensable à l’épanouissement de l’ensemble de l’espace urbain régional de proximité (les villes moyennes).**

Seule la prise en compte -tant urbaine que sociale, culturelle et économique- des trois territoires concentriques constitutifs de la Région-Métropole donnera véritablement toute sa cohérence au Projet d’Agglomération.

Riche de la diversité de ses territoires, **solidaire et fortement structurée**, la métropole toulousaine réussira alors son intégration dans le réseau des grandes métropoles européennes.

ORGANISER UNE REPARTITION EQUILIBREE DES POPULATIONS ET DES EMPLOIS

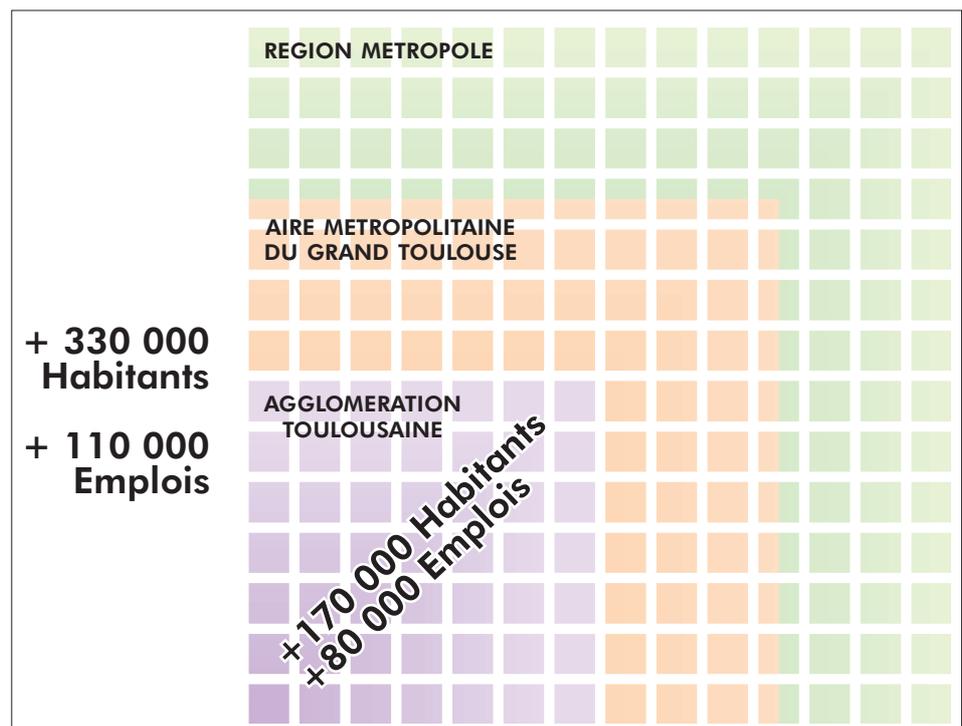
A long terme (horizon 2015-2020), selon les projections démographiques établies avec le concours de l'I.N.S.E.E., l'accroissement de population sur l'aire de la Région-Métropole serait d'environ 330 000 habitants et l'agglomération en accueillerait 200 000.

Les hypothèses retenues prennent en compte une évolution tendancielle de l'espérance de vie et intègrent un taux de fécondité identique à celui observé en 1990, cependant le solde migratoire retenu est minoré par rapport à celui observé au cours de la période 1982-1990, car ce solde était essentiellement dû à une progression exceptionnelle de la population étudiante sur cette période.

Au vu de ces projections et dans le droit fil des objectifs de qualité durable définis par le S.M.E.A.T. (excellence des fonctions métropolitaines et respects des grands équilibres régionaux, urbains et sociaux), le Schéma Directeur de l'agglomération toulousaine doit préparer l'accueil de **170 000 habitants supplémentaires**.

Dans cette perspective, l'accroissement de population induit par la Région-Métropole et non localisé dans l'agglomération, pourrait être accueilli en priorité dans les villes moyennes qui structurent l'espace régional de proximité, disposées en étoile à moins d'une heure de la capitale régionale.

Près de 110 000 emplois supplémentaires pourraient être accueillis dans la région métropole, dont environ 80 000 dans l'agglomération toulousaine. Ainsi, 30 000 emplois devraient être accueillis en priorité dans les villes moyennes de l'espace régional.



Toulouse métropole régionale / région métropole
Evolution 2015 / 2020

... TROIS PRIORITES

1 INTEGRER LA METROPOLE REGIONALE DANS LES GRANDS RESEAUX EUROPEENS : UNE ACCESSIBILITE OPTIMALE

Infrastructures et pôles logistiques : la charpente de la Région-Métropole

L'intégration dans des réseaux et des systèmes de communication performants, à l'échelle européenne, est l'une des conditions premières du développement "métropolitain".

Ces réseaux de grandes infrastructures sont essentiels au bon fonctionnement du transport des hommes, des marchandises et des informations. Pour l'agglomération toulousaine, qui reste aujourd'hui encore insuffisamment connectée à ce maillage essentiel, l'amélioration de l'accès aux grands réseaux de communication doit demeurer un objectif prioritaire.

Les grandes infrastructures et les pôles logistiques d'intérêt métropolitain constituent l'armature stratégique du territoire régional et participent, à ce titre, à la construction de la Région-Métropole. Gare Matabiau, aéroport de Blagnac, «Eurocentre» ..., les pôles logistiques constituent de véritables plates-formes multimodales consacrées aux échanges internes ou externes à la Région-Métropole.

Ces pôles, existants ou à prévoir (futur aéroport, deuxième halte T.G.V.), exigent une accessibilité maximale et par conséquent la proximité des grandes infrastructures routières ainsi qu'une desserte par les futures autoroutes de l'information.

Achever l'étoile régionale

Les infrastructures routières ...

Les villes moyennes de l'espace régional de proximité doivent impérativement bénéficier de liaisons privilégiées avec l'agglomération toulousaine : la mise en oeuvre de leur desserte (tant routière que ferrée) constituera véritablement l'acte premier dans l'émergence de la Région Métropole.

L'excellence des communications entre Toulouse et les villes de "l'étoile urbaine" régionale conditionne en effet le succès même de ce système urbain polycentrique.

La plupart des grands axes routiers radiaux sera réalisée dans les cinq ans à venir :

- l'autoroute A. 64 Toulouse-Bayonne sera achevée dans sa totalité en 1998,
- l'autoroute A. 20 au Nord vers Cahors et Paris, et l'autoroute A. 66, au Sud vers Foix devrait être mise en service à l'horizon 2000.

(la liaison jusqu'au Tunnel du Puymorens est envisagée vers 2010).

Cependant, l'achèvement de la voie rapide vers Auch reste en revanche incertaine, certains tronçons seront aménagés avant 2000.

- l'autoroute A. 68 vers Albi (en service depuis Septembre 1993 sur un premier tronçon Toulouse-Gémil) serait achevée à l'horizon 2000. La bretelle de Verfeil (futur maillon d'une voie rapide vers Castres à long terme) a été mise en service en 1996.

Au-delà de 2015, un grand contournement Est et Sud pourrait assurer l'interconnexion entre les différents axes autoroutiers (A.62, A.20, A.68, A.61, A.66, A.64).

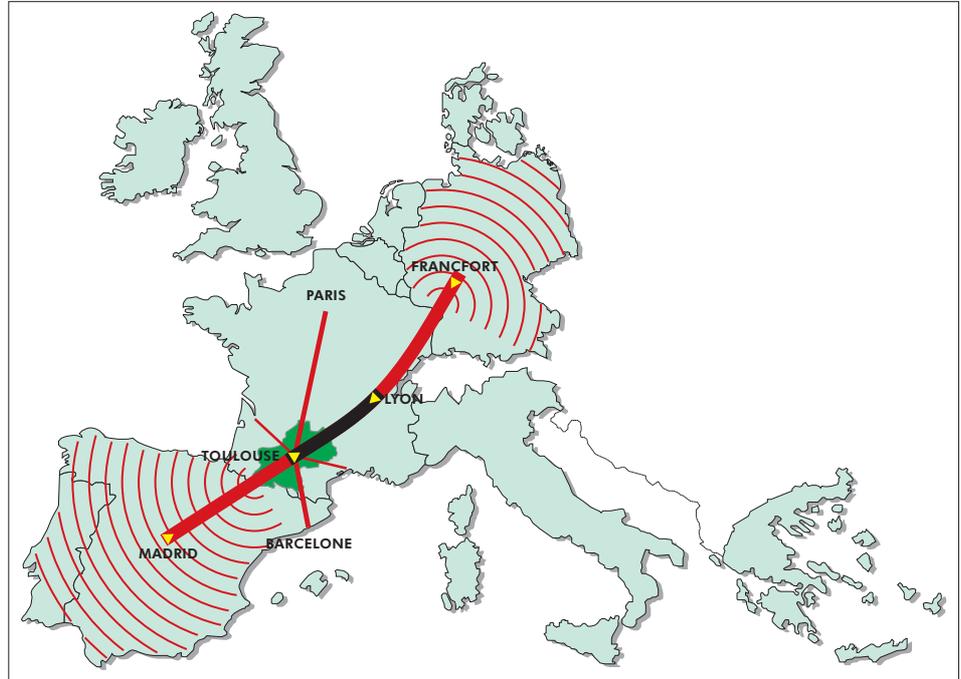
... et ferroviaires

Depuis la gare de Toulouse-Matabiau, le réseau ferré de proximité irrigue relativement bien l'étoile urbaine régionale, sans pour autant garantir un véritable service "métropolitain" : à moyen terme, la mise en place de dessertes rapides entre l'agglomération et les principales villes régionales reste indispensable et impliquera une amélioration du réseau actuel (doublement de certaines voies, relèvement de vitesse, ...) ainsi qu'un renouvellement du matériel roulant.

Site d'accueil du T.G.V., à l'interconnexion des différentes lignes nationales et régionales de chemin de fer, des transports interurbains et du métro, **le pôle Matabiau-Raynal** joue un rôle primordial qu'il convient de conforter.

Réaliser l'axe médian européen

De "l'Eurodiagonale" (projet Eurodia 1968) à la "V.E.N.E.S.O." (Voie Européenne Nord-Est Sud-Ouest, 1980), l'affirmation d'un grand axe médian unissant la péninsule ibérique à l'Europe du Nord est toujours apparue comme une des grandes composantes de l'aménagement du territoire européen. La mise en oeuvre de cette diagonale Madrid-Lyon-Francfort, complémentaire des flux atlantique et méditerranéen se pose aujourd'hui avec une grande acuité **pour la Métropole toulousaine et sa région** et implique deux décisions majeures.



L'axe médian européen

■ **A moyen terme, la réalisation d'un trait d'union entre Toulouse et Lyon**

En continuité de l'A. 68 (Toulouse-Albi), la mise aux caractéristiques autoroutières de l'actuelle R.N. 88 (entre Albi, Rodez, Saint-Etienne et Lyon) apparaît comme une réalisation prioritaire dans le cadre de la "relance" de la politique d'aménagement du territoire.

Cette liaison, dont la nécessité a été confirmée par le C.I.A.T. (Comité Interministériel pour l'Aménagement du Territoire) réuni à Mende le 12 juillet 1993, répond à trois préoccupations majeures :

- assurer la continuité des grands itinéraires stratégiques en Europe,
- rééquilibrer le territoire national en désenclavant le Sud du Massif Central,
- anticiper la saturation prévisible du sillon rhodanien.

■ **A plus long terme, une transpyrénéenne entre Toulouse et Saragosse**

A plus long terme, l'achèvement de l'axe médian européen pourrait nécessiter un nouveau percement central des Pyrénées afin de réaliser la "diagonale pyrénéenne", liaison directe entre Toulouse et Saragosse.

L'étude de faisabilité technique, économique et financière en cours, permettrait de définir le lieu et le mode de franchissement le plus approprié (ferroulage, routier), et ce dans la perspective d'une inscription aux Schémas Directeurs européen et national des transports.

Construire le T.G.V. Grand Sud : une nécessité absolue

La Métropole Midi-Pyrénéenne doit impérativement s'insérer dans le réseau ferré européen à grande vitesse et "concrétiser" au plus vite le T.G.V. Grand Sud. Cette nécessité absolue exigera de la part de tous les acteurs de l'agglomération une très forte mobilisation.

Si, dans un premier temps, la réalisation d'un "barreau" au niveau de Narbonne permettra de connecter la métropole et sa région au T.G.V. Méditerranée-Catalogne, la réalisation complète du T.G.V. Grand-Sud (Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Marseille, Nice et l'Italie) demeure une ambition clairement affichée du Projet d'Agglomération.

En complémentarité avec le "bouclage" du Grand Sud, seule la réalisation d'une liaison privilégiée vers Paris (conditionnée par l'achèvement de la voie nouvelle entre Tours et Bordeaux) pourra garantir à l'agglomération un niveau optimal d'accessibilité.

Dans la traversée de l'agglomération toulousaine, et notamment entre Toulouse et Castelnau au Nord et Toulouse et Baziège au Sud-Est, les lignes existantes devront alors être aménagées pour accueillir le T.G.V..

La réservation foncière pour une nouvelle halte T.G.V. dans l'agglomération toulousaine doit également être envisagée pour compléter le dispositif.

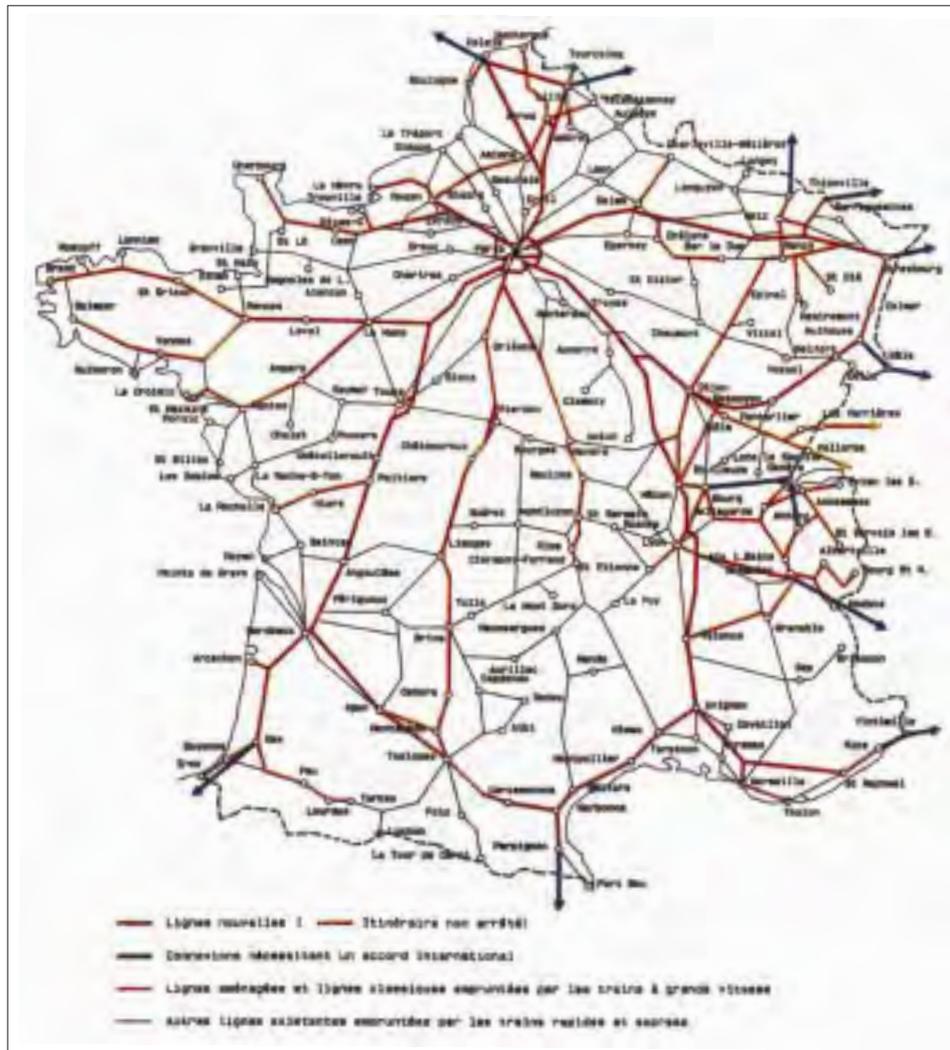


Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse

RENFORCER LA VOCATION EUROPEENNE DE L'AEROPORT INTERNATIONAL DE TOULOUSE-BLAGNAC

- renforcer Blagnac II,
- réserver Blagnac III.

Réserver dès à présent les emprises nécessaires à l'implantation d'un deuxième site aéroportuaire

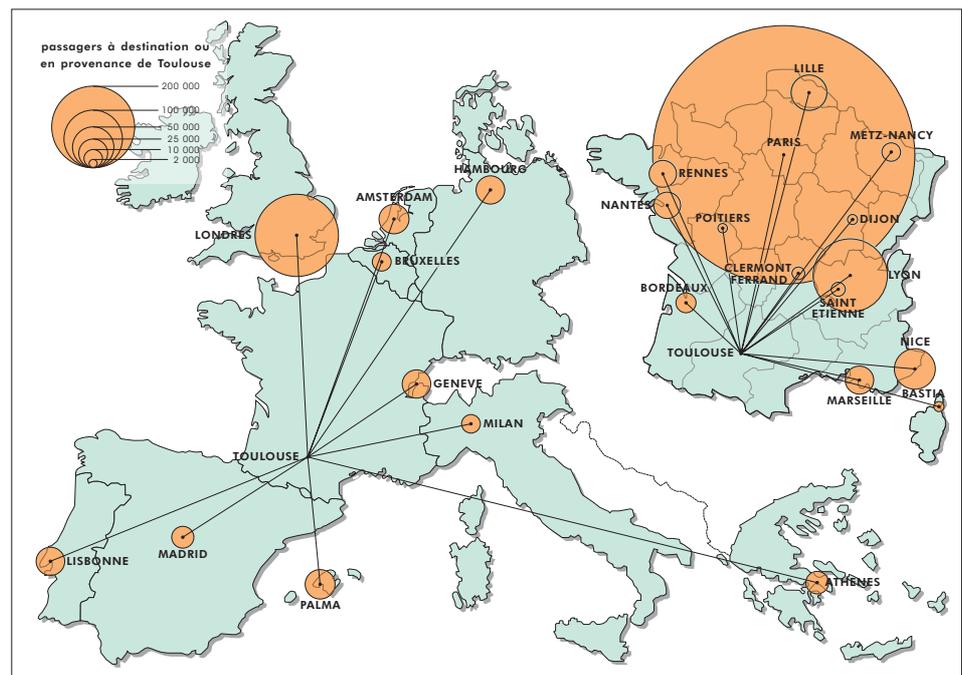
Le pôle Toulouse-Blagnac-Colomiers, centré autour de la plate-forme aéroportuaire et de l'activité aéronautique, constitue un des sites majeurs du développement métropolitain.

Les récentes études de prévisions de trafics aériens ont conclu à une saturation de l'actuelle plate-forme aéroportuaire de Toulouse-Blagnac, dans un avenir plus ou moins proche selon les différentes hypothèses (entre 2015 et 2025).

Il apparaît en effet que la capacité de celle-ci est limitée à 140 000 mouvements d'aéronefs annuels, soit environ le double du trafic actuel.

Il convient donc d'envisager la réservation d'un nouveau site, afin de relayer une partie de l'activité de l'aéroport international de Toulouse-Blagnac lorsque celui-ci sera arrivé à saturation, celle-ci se répartit aujourd'hui environ pour moitié entre l'activité commerciale et l'activité non commerciale.

Même si les échéances de cette saturation semblent relativement lointaines (20/25 ans), la durée de construction d'un tel projet (environ dix ans) et les emprises qu'il nécessite (plus de 1 200 hectares) imposent de fixer dès à présent la localisation de ce site afin d'entreprendre les réservations foncières correspondantes.



Les trafics passagers aériens en 1993

Développer la plate-forme multimodale de Castelnau d'Estrétefonds : le carrefour logistique

Promouvoir les communications électroniques pour le transport de l'immatériel : le Téléport

Située au Nord de l'agglomération, en bordure du canal latéral à la Garonne, raccordée à l'autoroute A. 62, à la R.N. 20 et au réseau S.N.C.F., la plate-forme "Eurocentre" est une zone de 300 hectares destinée à accueillir l'ensemble des activités liées au transport des marchandises.

Le pôle logistique de Castelnau d'Estrétefonds, susceptible d'accueillir à moyen terme environ 5 000 salariés, constitue un des équipements structurants du développement de la Région-Métropole.

La métropole toulousaine dispose des atouts technologiques nécessaires pour acquérir une position de premier rang dans le domaine de l'ingénierie de l'Information (Numéris, REMIP,...), pour développer l'usage et les services et parallèlement travailler sur la technologie de demain (ATM...) afin de réduire le délai de transfert des technologies et le délai de transfert d'une technologie à une autre ; une forte mobilisation des acteurs locaux doit permettre à l'agglomération toulousaine d'être parmi les premiers sites retenus par les pouvoirs publics pour être desservis par ces grandes infrastructures de "l'immatériel".

C'est pourquoi l'agglomération devra rapidement se doter d'une plate-forme à haut débit pour le transport d'informations : le Téléport.



Les grandes infrastructures de la Région-Métropole

2 RENFORCER LE RAYONNEMENT DE LA METROPOLE TOULOUSAINNE : FORMATION, RECHERCHE ET HAUTE TECHNOLOGIE

VALORISER LES POLES ECONOMIQUES D'EXCELLENCE ...

Quatre grands secteurs dominant l'industrie toulousaine : l'aéronautique, l'espace, l'électronique et le logiciel technique.

Chacun d'eux concentre les éléments nécessaires à l'existence d'un pôle d'excellence : donneurs d'ordre et équipementiers, activités de services et de sous-traitance spécialisée, systèmes de formation et de recherche performants.

La construction aéronautique : un "leadership" à défendre

Aujourd'hui, Toulouse est incontestablement une des principales métropoles aéronautiques d'Europe. L'aéronautique est l'un des pivots de l'économie locale. Toutefois, ce secteur reste très vulnérable, soumis à d'importantes forces de changement liées aux difficultés conjoncturelles des compagnies aériennes et aux rééquilibrages de responsabilités et des charges de travail entre les partenaires européens.

Bien que les capacités de développement endogène de la construction aéronautique toulousaine existent aujourd'hui, les leviers de son développement sont entre les mains d'instances publiques nationales et, de plus en plus, européennes.

Alors que la compétitivité avec les sites concurrents s'accroît, l'objectif toulousain est bien de confirmer son rôle primordial dans les grands programmes aéronautiques européens.

La construction aéronautique demeure la pierre angulaire de l'activité industrielle de la métropole. Il s'agit d'un secteur d'activité stratégique pour l'agglomération.

L'industrie spatiale : une position privilégiée à conforter

Toulouse dispose des meilleurs atouts pour conforter sa position de leader européen dans le domaine des satellites et de l'exploitation des données tout en maintenant un niveau optimal dans la recherche et l'innovation.

Mais là non plus, au regard des programmes de coopération internationale, les centres de décision ne sont pas localisés dans l'agglomération toulousaine.

L'objectif est de développer une position européenne de premier rang dans le domaine des satellites et de l'exploitation des données.

- renforcer la «masse critique» du secteur spatial dans l'agglomération,
- affirmer la vocation internationale de l'expertise toulousaine.

L'électronique : une activité industrielle stratégique

L'industrie électronique contribue fortement à la visibilité internationale de l'agglomération toulousaine.

L'enracinement de ce secteur d'activité devrait s'affirmer par le développement de laboratoires mixtes associant les industriels et les chercheurs autour d'applications telles que l'équipement médical, l'instrumentation, l'électronique automobile ou les équipements de télécommunications.

L'objectif est de porter l'expertise électronique au même niveau de visibilité internationale que celle de l'aéronautique.

L'industrie du logiciel : au premier rang européen

Par ses capacités de formation supérieure spécialisée et la qualité de ses donneurs d'ordres, l'agglomération peut devenir l'un des grands pôles européens de compétence dans la conception et la réalisation de logiciels techniques. Il s'agit d'un des rares domaines d'activités tertiaires susceptibles de conférer une dimension internationale à Toulouse.

L'objectif est de confirmer une position première en Europe dans le domaine de la conception du logiciel en temps réel et de systèmes fiabilisés.

... et renforcer les nouvelles vocations

A côté de ces quatre pôles d'excellence, l'industrie toulousaine a la capacité de se positionner sur de nouveaux créneaux "porteurs", lui permettant ainsi d'accéder à une certaine reconnaissance internationale.

Ces nouvelles vocations sont de nature à pérenniser l'industrie toulousaine en la diversifiant à partir de ses points forts.

Cette diversification des savoir-faire doit également permettre une diversification des niveaux de qualification et générer des emplois qui ne relèvent plus seulement de la "vitrine technologique".

Une industrie de la santé

Secteur en émergence, l'industrie de la santé peut représenter pour l'agglomération toulousaine une opportunité de diversification importante à moyen terme. Ce secteur fédère les activités industrielles de fabrication d'appareils médicaux et de fournitures médicales ainsi que le domaine des biotechnologies. Son développement endogène est possible compte tenu des ressources locales (ingénieurs, laboratoires, compétences "transverses" de l'électronique et de l'informatique).

L'enjeu porte sur le génie biomédical : appareils de laboratoires, équipements hospitaliers, fournitures médicales, sur un marché mondial en forte croissance.

Toulouse, qui ne dispose pas encore de spécialisations industrielles médicales reconnues, hormis depuis peu, les biotechnologies, accueille de nombreuses entreprises (P.M.E.) très spécialisées mais encore trop isolées.

L'objectif est de développer un pôle santé regroupant :

- des entreprises performantes dans le domaine du génie biomédical,
- une hôtellerie médicale spécialisée tournée vers l'Europe du Sud,
- des sociétés de services,
- un centre de formation pluridisciplinaire associant médical, génie biomédical et services.

L'industrie du tourisme : source d'une plus grande attractivité de la métropole toulousaine

L'industrie du Tourisme est un domaine d'activité prometteur pour l'agglomération toulousaine.

Le patrimoine historique et culturel, la capacité d'accueil, la nature du tissu industriel constituent les meilleurs atouts pour assurer le développement du tourisme d'affaires et de loisirs.

La priorité doit être donnée à :

- l'élaboration d'un véritable Plan d'Aménagement et de Développement du Tourisme toulousain :
- la création d'un pôle d'attraction touristique majeur, en relation avec le «savoir-faire» technologique de l'agglomération,
- la mise en valeur du patrimoine naturel, architectural et historique de l'agglomération toulousaine.

L'industrie du "savoir" : un nouveau pôle d'excellence en émergence

Ses capacités en matière de logiciels ainsi que la concentration d'activités manipulant d'importantes masses de données (météorologie, télédétection, aéronautique, santé, tourisme, services administratifs) positionnent l'agglomération comme un futur **pôle d'excellence sur le marché de l'ingénierie de l'information**.

Compte tenu de ses domaines d'excellence, la Métropole doit anticiper la venue des autoroutes de l'information et initier en avant-première des réalisations concrètes d'application pour acquérir une position de premier rang.

Dans cette nouvelle économie du savoir et de la connaissance, la maîtrise du contenu des réseaux d'information sera prépondérante. Le savoir-faire toulousain dans la conception des logiciels techniques et scientifiques doit être mobilisé sur ce nouveau marché du "tout numérique".

La métropole toulousaine peut avoir l'ambition de créer et développer un véritable pôle d'excellence du «savoir» :

- élaboration de programmes de formation adaptés aux nouvelles applications multimédias,
- conception et développement de logiciels d'exploitation des systèmes et réseaux.

DEVELOPPER LES DIMENSIONS EUROPEENNES DU POLE DE FORMATION ET RECHERCHE

Très bien placée sur ce “créneau” essentiel en termes d’attractivité et de notoriété, l’agglomération toulousaine doit cependant renforcer la cohésion et l’image européenne de son potentiel d’enseignement supérieur.

Conforter et développer les filières d’excellence

De nombreux pôles de compétence dans les secteurs de la recherche de base constituent l’activité de la recherche toulousaine.

Certains thèmes forts doivent être privilégiés :

- la biologie, structurale et pharmaceutique,
- l’espace : climatologie, télédétection et robotique,
- les sciences cognitives,
- l’informatique et l’électronique,
- les matériaux,
- le génie des procédés de la chimie,
- la mécanique, robotique, productique,
- les sciences sociales et humaines,
- l’environnement et l’écosystème.

L’effort devra porter sur la réalisation d’équipements structurants destinés au regroupement technique autour de grandes thématiques (Agrobiopôle, Institut des sciences de la terre, C.E.R.F.A.C.S., ...).

Fédérer les acteurs de l’Université

Toulouse bénéficie aujourd’hui du statut de “Pôle Universitaire Européen”.

Ce «label» vient confirmer aussi bien la présence dans l’agglomération **de masses universitaires critiques que la diversité et la qualité des enseignements**. L’enjeu pour l’agglomération est aujourd’hui de réussir à mettre en place un dispositif fédérateur de toutes les composantes de l’enseignement supérieur.

Un lieu identitaire, “vitrine” de l’Université et de la Recherche

A moyen terme, les différents pôles universitaires de l’agglomération bénéficieront de liaisons privilégiées en métro : cette inter-accessibilité des lieux forts de l’enseignement supérieur constitue un atout indéniable pour la métropole toulousaine, mais la visibilité de l’Université dans la ville reste encore insuffisante.

De la même façon, les nombreuses initiatives générées par les acteurs toulousains de l’Université, au plan national comme international, accusent parfois un “déficit” de notoriété.

En se dotant d’un lieu unique d’accueil, d’échanges et de communication, une véritable “vitrine” du potentiel toulousain, l’agglomération pourrait poursuivre un double objectif :

■ Réaliser “l’interface” entre l’Université et la ville,

■ Accroître le rayonnement culturel et universitaire de Toulouse :

- actions de communication et de promotion au niveau national et européen,
- politique d’échanges avec d’autres métropoles universitaires,
- accueil d’étudiants étrangers,
- organisation de colloques et de congrès.

3 CONFORTER L'ATTRACTIVITE DE LA METROPOLE TOULOUSAINNE : LA QUALITE DE LA VILLE

Pour réussir en harmonie son développement tant démographique qu'économique, et se positionner parmi les autres eurocités, l'agglomération toulousaine devra conforter son attractivité et s'attacher à construire une "ville" de qualité répondant à des critères de :

■ **Modernisation de la cité**

L'épanouissement d'une métropole aux ambitions européennes est notamment lié à la qualité des transports, aux conditions de déplacements des biens et des personnes. Pour cela, l'agglomération se dotera d'un réseau de voiries performant associé à un réseau de transports collectifs attractif, respectueux de l'environnement,

■ **Niveau de service**

Pour assurer les fonctions attendues d'une ville de dimension internationale, l'Agglomération Toulousaine devra conforter sa capacité d'accueil déjà reconnue, proposer les services nécessaires à l'implantation d'entreprises, améliorer la qualité et la consistance de leur environnement, et donc la qualité de vie au quotidien. Pour cela, l'agglomération doit prévoir les grands équipements métropolitains indispensables à son rayonnement : équipements culturels, sportifs et de loisirs.

■ **Qualité urbaine**

S'inscrire durablement dans la compétition européenne, c'est également faire "la ville" selon les règles de l'art et dans ce cadre :

- promouvoir la qualité de la ville, réhabiliter l'espace public, conforter l'identité architecturale et paysagère de la Métropole Toulousaine entre mémoire et modernité.

CHAPITRE
5

DES STRATEGIES D'AGGLOMERATION POUR UN DEVELOPPEMENT DES FONCTIONS METROPOLITAINES

1 L'ACCUEIL ET L'ACCOMPAGNEMENT DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

La crise économique n'épargne pas l'agglomération toulousaine. L'industrie toulousaine constituée de secteurs de pointe et de gros établissements pèse sur l'économie locale et sur le tissu des P.M.E., P.M.I. développées à partir de la haute technologie.

La crise des transports, les restrictions des crédits de l'Europe spatiale, les difficultés du secteur électronique ont à partir de 1991 commencé à affecter l'économie locale.

Les difficultés présentes exigent une diversification de l'activité locale et une mobilisation du potentiel des industries et des recherches vers de nouveaux pôles d'excellence, santé, industrie du savoir et de l'information.

RENFORCER LES POLES ECONOMIQUES MAJEURS

La motivation première dans le choix d'une implantation restant l'environnement industriel et technologique, le nouvel arc de croissance Nord-Ouest/Sud-Est s'est structuré autour d'un pôle de formation et de recherche de premier ordre et de cinq pôles économiques majeurs répartis principalement sur trois sites stratégiques :

L'aéronautique

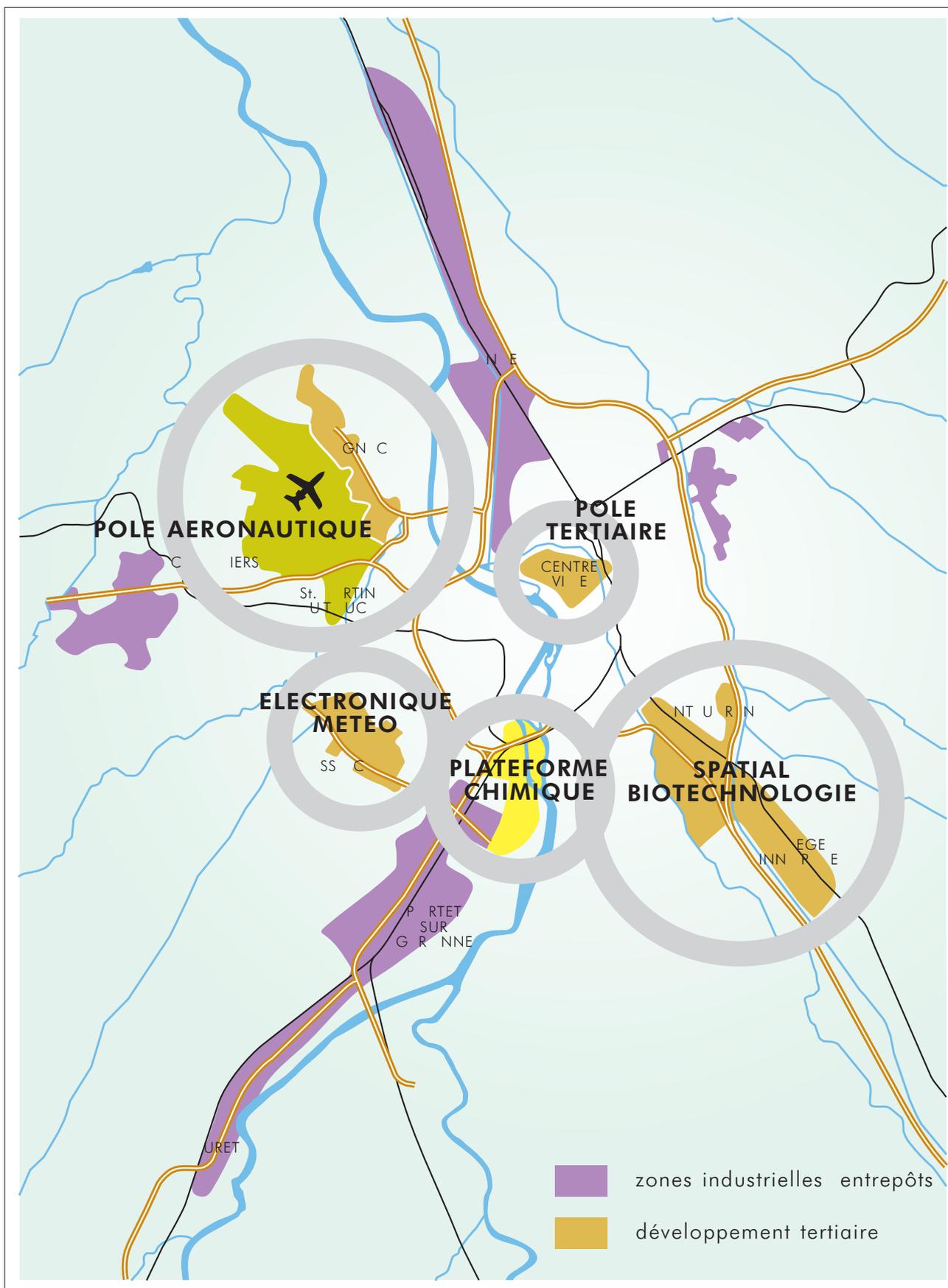
Implantée principalement au nord-ouest de l'agglomération, sur les communes de Blagnac, Colomiers, Cornebarrieu et Toulouse, l'aéronautique exerce depuis plus de 60 ans une force d'entraînement considérable sur l'économie locale.

Très présentes dans l'agglomération, les structures d'enseignement supérieur et de recherche liées à l'aéronautique contribuent à une bonne "irrigation" technologique transverse (électronique, matériaux, logiciel) du tissu économique local.

L'intérêt de la construction aéronautique se maintient ainsi à un niveau très élevé compte tenu de son impact sur l'économie locale et régionale.

LES ACTIONS PROPOSEES POUR UNE STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT

- **concentrer à Toulouse l'expertise aéronautique civile française,**
- **conserver le «leadership» technologique des bureaux d'études,**
- **développer les centres de décision et les grands consortiums,**
- **défendre le savoir-faire en matière d'assemblage final et d'essais en vol,**
- **développer les activités en «aval» : maintenance et services, ...**



Les sites majeurs du développement économique

L'électronique

Très présente dans le Sud-Ouest Toulousain (Basso Cambo, boulevard Eisenhower), l'électronique est devenue un important secteur d'activité de l'agglomération et dispose des ressources performantes en matière de recherche, d'innovation et de formation. Associées aux laboratoires spécialisés, ces ressources de formation supérieure favorisent l'essaimage vers les nouveaux domaines d'application de l'électronique, irrigant ainsi un tissu de P.M.E., P.M.I. indépendantes et inventives positionnées sur des "niches" de marché.

LES ACTIONS PROPOSEES POUR L’AFFIRMATION DES SAVOIR-FAIRE LOCAUX

(équipement médical, instrumentation, électronique, automobile ou équipement de télécommunications)

- **renforcer le positionnement de l'agglomération dans le domaine de l'électronique embarquée,**
- **appliquer le métier d'intégration au médical, à l'automatisme et aux multimédias,**
- **accroître en robotique et automatisme les synergies avec les industries de la mécanique et du logiciel.**

Le logiciel

L'industrie toulousaine du logiciel gagne en autonomie et dispose de grandes capacités de développement grâce aux activités industrielles locales.

A l'échelle mondiale, et notamment européenne, ce secteur fait l'objet de fortes réorganisations autour de grandes sociétés de service en ingénierie informatique (S.S.I.I.).

Pour le maintien d'un pôle industriel de premier rang, les grands groupes n'hésitent pas à prendre des participations dans les S.S.I.I., confirmant ainsi le caractère stratégique de la maîtrise de l'informatique.

Ce tissu d'entreprises est composé :

- d'établissements régionaux de S.S.I.I. nationales et internationales : Cap Sesa, Cisi Ingénierie, Décision Internationale, Syseca, Steria,... spécialisés en informatique scientifique,
- et de nombreuses S.S.I.I. toulousaines spécialisées dans des niches techniques et/ou des produits logiciels particuliers : imagerie, synthèse vocale, robotique.

DES ACTIONS PRIORITAIRES POUR CONFORTER LES ACQUIS

- **constituer un pôle qui fédère l'ensemble des opérateurs locaux,**
- **développer le «tout numérique» et ses applications : images animées, son et données,**
- **développer les services tertiaires supérieurs de niveau international.**

L'industrie spatiale

Activité "creuset" de la recherche et de l'innovation, l'industrie spatiale est fortement implantée dans le Sud-Est toulousain, autour du complexe scientifique de Rangueil et favorise le développement d'industries de support et de services à haute valeur ajoutée. Les retombées sont nombreuses : équipement électronique, maîtrise de matériaux nouveaux, automatismes, développement de systèmes informatiques sécurisés, télécommunication, imagerie de synthèse. L'industrie spatiale est positionnée sur des produits d'avenir : les satellites (observation de la terre), les équipements au sol et leur exploitation.

Il s'agit d'une industrie très intégrée où le recours à la sous-traitance est peu utilisé.

Les opportunités de développement de l'activité se situent en aval de la conception et de la réalisation des satellites dans les activités (services) liées notamment à l'observation spatiale de la terre (Spot Image).

Le marché généré par les activités liées aux préoccupations environnementales (contrôle de la pollution, gestion des ressources naturelles) est en pleine expansion et fait l'objet aujourd'hui d'une vive concurrence internationale. Formation, recherche technologique et méthodologique, industriels, opérateurs de traitement, opérateurs commerciaux : toutes les composantes sont présentes dans l'agglomération toulousaine.

DES ACTIONS PRIORITAIRES POUR CONSOLIDER UNE PREMIERE PLACE EUROPEENNE

- **développer les métiers de l'exploitation des informations satellitaires,**
- **assurer une véritable mise en réseau des différents acteurs et constituer un pôle d'excellence pour l'agglomération toulousaine.**

De la chimie aux biotechnologies, les nouvelles compétences

Implantées dès le début du siècle, les entreprises liées à la chimie (S.N.P.E., Tolochimie, Atochem...) constituent un pôle historique dans l'industrie toulousaine.

Si les établissements toulousains fonctionnent avant tout comme des centres de production, avec une faible capacité de recherche et de développement local, ce secteur est devenu le support d'une chimie plus fine, orientée vers les industries pharmaceutiques (Sanofi, Fabre, Ciba Vision, Rhône Mérieux) et les biotechnologies (Sétric, Bio-Europe, Elf Bio-Recherches).

UNE ACTION PRIORITAIRE POUR CONFIRMER UNE NOUVELLE ORIENTATION

- **s'appuyer sur le potentiel de recherche et d'enseignement reconnu au niveau national pour pallier l'éloignement des grands centres chimiques et pétrochimiques français.**

ACCOMPAGNER L'EMERGENCE DE NOUVEAUX POLES D'EXCELLENCE ET DIVERSIFIER LE TISSU ECONOMIQUE

L'agglomération doit susciter ou accroître le développement d'autres secteurs d'activité et ainsi favoriser la diversification de son économie.

L'atout de l'agglomération est d'avoir des concentrations multi-sectorielles d'entreprises capables de mettre en chantier plusieurs activités à partir de ressources génériques : recherche, formation, électronique, informatique.

Source de progrès, de dynamisme économique, cette caractéristique est également **facteur d'auto-développement.**

L'industrie de la santé

Il s'agit d'un secteur en émergence susceptible d'apporter à l'agglomération une reconnaissance nationale, voire internationale, dont le développement endogène est possible dans la mesure où cette industrie regroupe une large palette de compétences déjà présentes à Toulouse :

- les biotechnologies : produits actifs, recherche, génétique,
- la chimie fine,
- la mécanique : prothèse et appareillage,
- l'électronique : ingénierie médicale, appareils de mesure, appareils de contrôle,
- la pharmacie,
- les industries agro-alimentaires : diététique.

Les trois familles de produits sont le génie biologique et médical, la pharmacie et les soins.

Une étroite collaboration entre centres hospitaliers et laboratoires favoriserait les activités de ce secteur : fabrication d'appareils médicaux et de fournitures médicales ainsi que le domaine des biotechnologies.

ORIENTATIONS PROPOSEES : ENTRE DIVERSIFICATION ET MASSIFICATION

Secteur de diversification important, l'industrie de la santé doit être renforcée. Dans cette perspective il faudra développer : l'hôtellerie médicale, les sociétés de services, un centre de formation pluridisciplinaire associant médical, biomédical et services.

Il faudra aussi désigner un lieu à forte valeur identitaire où seront regroupés, sans exclusive, un grand nombre de tous les métiers de la santé.

L'industrie du tourisme

Le tourisme est rarement une stratégie "a priori" des villes. Il s'agit en général de l'aboutissement de politiques urbaines qui visent en priorité l'agrément des populations résidentes et la constitution d'une meilleure image afin d'attirer les entreprises.

Une agglomération doit donc atteindre un certain niveau qualitatif avant de pouvoir valablement formuler un positionnement, des axes stratégiques et un plan d'actions pour le développement du tourisme.

Pour la région toulousaine, l'activité touristique peut être une source d'emplois moins qualifiés et peut, à ce titre, compenser la prédominance des emplois liés aux industries de hautes technologies. Elle joue également un rôle d'entraînement pour le commerce local et les services aux personnes.

ORIENTATIONS PROPOSEES POUR UN PLAN DE DEVELOPPEMENT DU TOURISME

L'élaboration d'un véritable plan d'Aménagement et de Développement du tourisme toulousain doit s'appuyer sur :

- la connaissance des marchés potentiels : adéquation offre/demande, concurrence,
- une stratégie de communication,
- des équipements structurants : patrimoine culturel (Capitole, Saint-Sernin,...), sites (Garonne, Canal du Midi,...), Palais des Congrès, Parc des Expositions, Aérospatiale (Hall Clément Ader), Cité de l'Espace, Salon Permanent de l'Aéronautique,
- des équipements d'animation : musées, théâtres, espaces publics et commerces,
- la définition et la création d'événements.
- la formation touristique en matière de "savoir-faire" et "savoir-être" (comportement de l'individu)

L'industrie du savoir et de l'information

Les évolutions prévisibles de la formation au regard des besoins futurs et croissants du tissu économique et social conduisent à penser que de nouveaux systèmes de formation devraient être plus présents dans l'entreprise et à domicile grâce aux progrès du "tout numérique".

Pôle d'excellence potentiel sur le marché de l'ingénierie de l'information, la métropole toulousaine doit concrétiser ses atouts, en renforçant son attractivité face au nouveau défi de l'immatériel et devenir sur ce plan un des principaux centres de ressources humaines en Europe, dans le domaine de la formation :

- **constitution de documents et de leur mise à jour** permanente dans les disciplines scientifiques où les métiers connaissent des évolutions rapides,
- **élaboration de programmes de formation** adaptés aux nouvelles applications des multimédias,
- **pédagogie appliquée** à l'enseignement où la relation homme/machine est prépondérante,
- **conception et développement de logiciels** d'exploitation des systèmes et des réseaux,
- **expertise** dans :
 - l'assemblage des composantes multimédias,
 - la gestion et le contrôle des flux d'informations,
 - le contrôle de la propriété intellectuelle.

ORIENTATIONS PROPOSEES POUR CONFORTER LES ATOUTS

«Faire de la pédagogie moderne un vrai métier». L'agglomération a les atouts nécessaires pour enrichir le pôle de formation existant et devenir un centre de ressources humaines reconnu, capable de former les enseignants aux techniques les plus modernes.

Le développement de ce pôle d'excellence est de nature à renforcer l'attractivité et le rayonnement de l'agglomération et à favoriser de nouvelles relations «immatérielles» avec l'espace régional.

ARTICULER STRATEGIE DE TERRITOIRE ET INTERCOMMUNALITE

Les acteurs économiques ont des logiques différentes de celles des responsables territoriaux, pour qui le territoire est un enjeu d'aménagement, d'organisation, de cohérence sociale et spatiale, un lieu de gestion des conflits d'intérêt ; ils demandent donc à être mieux entendus en ce qui concerne leurs problèmes d'insertion territoriale et de fonctionnement, pour que soient organisés au mieux les aménagements, en tenant compte des demandes et des besoins spécifiques des entreprises.

La capacité à accueillir de nouvelles entreprises dans de bonnes conditions implique de choisir un nombre limité de zones d'accueil performantes.

La qualité des espaces et de l'architecture des bâtiments, la diversité des réseaux de communications et des équipements de proximité, les prestations de services aux entreprises sont les critères exigés aujourd'hui de la part des lieux d'accueil d'une technopole.

Toutes les zones d'activités ne répondent pas à ces critères et une véritable stratégie à l'échelle de l'agglomération doit permettre d'afficher des priorités et d'offrir des parcs d'activités ciblés bénéficiant des équipements appropriés :

- diversifier l'offre économique par un redéploiement de l'activité économique et un rééquilibrage des secteurs de développement structurés autour des cinq entrées principales de l'agglomération,
- réfléchir globalement à l'offre en parcs d'activités et en bureaux, à l'échelle de l'agglomération,
- éviter les dysfonctionnements urbains dus aux déplacements radiaux domicile-travail et phaser le développement des territoires à vocation économique en fonction de la construction des grandes infrastructures d'agglomération.

Le développement de l'agglomération ne peut être uniforme ; certaines communes accueilleront plus d'équipements de centralités, d'autres plus de commerces, de logements, de bureaux, d'autres encore plus d'espaces verts que certaines. Ce développement existe déjà ; il en résulte de fortes différences entre les communes en matière de ressources financières comme de dépenses d'investissement et de fonctionnement.

Ainsi une telle stratégie intercommunale suppose une articulation des différentes logiques, avec, à terme, une mise en oeuvre des ressources fiscales, voire une péréquation de la taxe professionnelle, mais il conviendra de tenir compte des charges existantes et des nouvelles dépenses d'équipement.

Des solidarités financières à l'échelle de l'agglomération doivent être recherchées ; elles sont la clé de son développement et l'un des leviers de son redéploiement économique.

2 LE DEVELOPPEMENT D'UN DISPOSITIF DE FORMATION PERFORMANT

PRESERVER LES CONDITIONS D'UN DEVELOPPEMENT UNIVERSITAIRE HARMONIEUX

LE MONDE UNIVERSITAIRE EN QUELQUES CHIFFRES

Université	69 220	étudiants
I.U.T.	3 207	étudiants
Ecoles Ingénieurs	7 773	étudiants
Section Sanitaire et Sociale	2 583	étudiants
I.U. Formations Maîtres	2 800	étudiants
Total autres formations publiques et privées	15 237	étudiants
TOTAL.....	100 820	étudiants
Classes Préparatoires Techniciens Supérieurs	10 000	étudiants

Le cap des 100 000 étudiants de l'agglomération est franchi. Deuxième pôle universitaire de France, l'université toulousaine de demain connaîtra-t-elle un rythme de croissance identique à celui observé sur la période précédente avec doublement des effectifs en vingt ans ?

L'accélération de la croissance des effectifs dans les années 90 due à des raisons conjoncturelles liées à la crise économique peut se prolonger. En 1990, le Ministère de l'Education Nationale prévoyait de 21 000 à 38 000 étudiants supplémentaires en l'an 2000.

L'accueil résidentiel des étudiants : une problématique d'agglomération

Si 45 % des étudiants logent chez leurs parents, pour les autres étudiants concernés, 60 % de l'offre est située sur le centre-ville et le Sud-Est toulousain et on observe une désaffectation des logements moins attractifs, notamment ceux situés hors Toulouse, et, à l'intérieur de Toulouse, sur les sites moins urbains.

LA LOI D'ORIENTATION SUR LA VILLE CONFERE AUX COLLECTIVITES LOCALES, AU MOYEN DES PROGRAMMES LOCAUX DE L'HABITAT (P.L.H.), LA COORDINATION ET LA GESTION DE L'OFFRE DE LOGEMENTS.

Les besoins en locaux d'enseignement

Le Plan Université "2000", vision à long terme établie par l'Etat, ne propose pas de créer une cinquième université, mais plutôt de réaliser des opérations ciblées:

- le transfert de l'Ecole d'Ingénieurs E.N.S.A.T. sur le site de l'Agrobiopôle à Auzeville et la mise en place du pôle de biotechnologies végétales associant la formation, la recherche et la production (agro-industrie),
- la construction d'un nouvel I.U.T. à Blagnac,
- la construction d'un nouvel I.U.T. autour du pôle de la communication sur le site des Arènes à Toulouse et l'extension de sites existants (Maison de la Recherche de l'U.T.M., I.U.T. Génie Chimique, locaux I.N.S.A., ...).

Cependant, ces extensions demeurent limitées car les réserves foncières sont insuffisantes.

QUELQUES PISTES POUR UN DEVELOPPEMENT HARMONIEUX

Favoriser des schémas de réorganisation des campus existants et relocaliser éventuellement les écoles enclavées dans le tissu urbain implantées au gré des opportunités foncières.

Mobiliser le patrimoine existant

La réorganisation globale des locaux permettrait de rapprocher des unités d'enseignement voisines, aujourd'hui disséminées dans la ville, ou d'accueillir de nouvelles formations (enseignement de la médecine), et d'installer le futur pôle universitaire européen aux allées Jules Guesde.

COMPLETER LE DISPOSITIF DE FORMATION

L'Etat et les communes ne sont plus seuls à intervenir sur le devenir de l'université dans la ville. D'autres acteurs, la Région et les milieux socio-professionnels, impulsent le développement des formations universitaires et y participent.

Fédérer les différents acteurs en proposant une stratégie d'ensemble à long terme

L'Etat a proposé en 1990 aux collectivités locales d'élaborer un programme "Plan Université 2000" qui est déjà l'expression d'une vision à plus long terme.

Les universitaires et les institutions scientifiques sont très impliquées dans le Plan Université 2000.

La Région Midi-Pyrénées est très présente dans le soutien à l'enseignement supérieur et à la Recherche, comparativement à d'autres régions. Elle s'implique fortement dans le fonctionnement de bâtiments universitaires mais aussi dans la recherche à travers les aides accordées par le Comité Consultatif pour la Recherche et le Développement Technologique (C.C.R.D.T.).

Les milieux socio-professionnels

- **Le Comité Economique et Social**, dans son rapport d'octobre 1990 intitulé "Développer et professionnaliser l'enseignement supérieur en Midi-Pyrénées", a formulé des propositions visant à enrichir les échanges entre les milieux économiques et la communauté universitaire internationale, en valorisant la qualité et l'ampleur de la recherche, notamment dans le cadre du projet de Pôle Européen.
- **La Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse (C.C.I.T.)** impliquée dans la formation par l'intermédiaire de l'Ecole Supérieure de Commerce appuie la création d'un nouvel établissement à Quint-Fonsegrives.
- **La Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie (C.R.C.I.)** appuie une politique de déconcentration d'unités d'enseignement dans les villes moyennes de la Région.

Les collectivités territoriales développent dans le cadre d'opérations d'aménagement des stratégies d'accueil de formation d'enseignement supérieur et cherchent à intégrer divers établissements dans l'espace urbain :

- le SICOVAL conforte le pôle scientifique du Sud-Est, en favorisant la création de l'Agrobiopôle et la réinstallation de l'E.N.S.A.T.,
- Blagnac accueille un I.U.T. dans la Z.A.C. de Grand-Noble,
- Balma et Quint-Fonsegrives accueillent chacune des établissements de formations privées,
- Toulouse intègre dans le cadre de l'opération de restructuration du secteur Saint-Cyprien - Arènes, la création d'un "pôle communication" comportant les classes de techniciens supérieurs, un I.U.T., une école de l'audiovisuel (E.S.A.V.), aujourd'hui à l'étroit dans l'Université de Toulouse-Mirail.

Les contacts entre la communauté universitaire et les différents acteurs extérieurs sont multiples et riches selon les préoccupations et les compétences de chaque intervenant.

**Des actions prioritaires
pour une stratégie de
la formation concertée**

Une stratégie d'enseignement à long terme doit être concertée, pour mieux gérer la formation et maintenir le niveau de savoir, pour intégrer la recherche dans l'économie et la technologie dans la production, et ce selon cinq axes prioritaires :

Développer «le pôle universitaire européen» créé en 1995

Développer "le pôle universitaire européen" créé en 1995 autour de thèmes d'excellence parmi les formations : Energie, Météorologie, Télédétection, Aéronautique, ...

- fédérer les différents établissements (écoles et universités),
- les inciter à se coordonner avec les partenaires C.C.I., C.N.R.S. et collectivités territoriales,
- enfin, offrir des services de haut niveau comparables à ceux des autres grandes universités européennes (réseau documentaire, centre de recherche sur l'environnement, structure d'hébergement pour les travaux et pour l'accueil des étudiants).

Déconcentrer les formations universitaires sans démanteler l'université toulousaine

Le redéploiement de l'université peut s'opérer grâce à la création de départements d'I.U.T. et de premiers cycles dans les villes de la région : Albi, Tarbes, Rodez, ...

L'enseignement supérieur est un outil d'aménagement dont l'agglomération et les villes régionales doivent se saisir pour tisser des liens forts entre économie régionale et formations utiles.

Utiliser le pôle d'excellence de la Recherche et de l'enseignement supérieur comme levier de l'économie

- Optimiser les contacts étroits établis entre l'industrie, le C.N.R.S., l'université dont les programmes de recherche sont orientés en priorité vers les sciences appliquées (sciences de la chimie, sciences pour l'ingénieur avec le L.A.A.S.).
- Réussir l'extension du C.N.E.S. dont la notoriété marque la spécificité de Toulouse.

Développer le pôle de compétence sur les nouvelles technologies de la communication

- sur le site des Arènes, avec la construction de la Maison de la Communication, observatoire, centre de ressources, centre d'aide à la décision sur les nouvelles technologies de la communication,
- réalisation des réseaux Octares et REMIP destinés à renforcer la communication entre les entreprises, la recherche, la formation universitaire.

Accroître le rayonnement culturel de l'université et des grandes écoles

- Multiplier et valoriser les échanges avec la communauté scientifique internationale :
 - organisation de colloques,
 - accueil d'étudiants étrangers,
 - accroissement des actions de communication (S.I.T.E.F., F.A.U.S.T.).

INSCRIRE L'UNIVERSITE DANS LA VILLE : DES PROJETS URBAINS POUR ET AVEC L'UNIVERSITE

- Intégrer les différents établissements dans l'espace urbain car ils structurent la ville.
- Achever les liaisons privilégiées en métro entre les différents pôles universitaires qui constituent un atout indéniable de l'université toulousaine.

3 DES GRANDS EQUIPEMENTS ET DES SERVICES METROPOLITAINS POUR UNE CITE FORTE ET EQUILIBREE

DIFFERENTS NIVEAUX D'EQUIPEMENTS PUBLICS

Promouvoir des grands équipements métropolitains

En se dotant de plusieurs équipements "emblématiques", la Métropole Toulousaine doit pouvoir renforcer son image et conforter certaines fonctions culturelles et de loisirs tout en accueillant de grandes manifestations de niveau national et international. Certains de ces équipements sont d'ores et déjà programmés ou en cours de réalisation : Centre des Congrès, Théâtre de la Cité, espace d'art moderne et contemporain...

Le potentiel technologique de l'agglomération sera également valorisé par la création d'équipements à vocation scientifique et technique, notamment dans le domaine de l'espace et de l'aéronautique avec la Cité de l'Espace et le futur Parc de la Découverte et de l'Aéronautique.

D'autres projets pourraient également être mis à l'étude :

- une salle de concert spécialisée pour le rock et la variété,
- une médiathèque nationale,
- un grand stade d'athlétisme,
- un Parc des Expositions international.

Développer des structures de proximité pour les sports, les loisirs et la culture

Parallèlement à la création de grands équipements répondant à un réel besoin métropolitain, il convient de renforcer les niveaux de services à destination de la population résidante.

Dans le domaine du sport, des loisirs et de la culture, la notion d'équipements de proximité à l'échelle d'un secteur doit être privilégiée.

La mise en réseau de certains équipements de niveau sectoriel peut également permettre de répondre à certaines attentes des habitants en matière de services de proximité.

UN TOURISME URBAIN A VALORISER UN TOURISME DE DECOUVERTE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE A PROMOUVOIR

Renforcer le tourisme culturel

Toulouse possède un patrimoine architectural remarquable, qui doit être mis encore mieux en valeur.

Développer un tourisme culturel suppose une meilleure accessibilité des lieux remarquables, la création d'itinéraires de mise en valeur du patrimoine et, surtout, l'aménagement des abords des monuments et des sites architecturaux.

Positionner le tourisme d'affaires

Dans un contexte de concurrence inter-régionale et internationale extrême, et compte tenu des développements des structures d'accueil (centre de congrès, centre d'exposition, ...), il est prioritaire d'établir une organisation, une promotion et une commercialisation du tourisme d'affaires dont l'enjeu économique est reconnu.

Développer le tourisme vert

Pour développer une politique de tourisme vert à l'échelle de l'agglomération, il convient de s'appuyer sur des circuits "bouclés" de découverte pour les piétons et les cyclistes.

Organiser le tourisme fluvial

L'agglomération est traversée par un grand fleuve et de nombreux affluents, mais aussi par de nombreux canaux :

- le Canal du Midi,
- le Canal de Brienne,
- le Canal latéral à la Garonne.

On peut donc envisager un véritable projet de tourisme fluvial à l'échelle de l'agglomération.

Favoriser le tourisme de découverte scientifique et technique

Une nouvelle demande apparaît, les attentes du public sont dans ce domaine largement insatisfaites. La découverte des métiers, des savoir-faire, des technologies, des modes de travail sont des démarches actuelles et rendues nécessaires, afin de former les jeunes et maintenir le niveau de formation continue.

Découvrir l'activité économique d'une région et la fabrication des produits contribue à valoriser son image, à mettre en valeur ses savoir-faire.

Déjà des entreprises toulousaines, l'Aérospatiale, la Dépêche du Midi, E.D.F., l'Usine du Bazacle, la S.E.M.V.A.T., ... ont accueilli plus de 150 000 visiteurs en 1994.

L'agglomération possède de sérieux atouts pour offrir des lieux et des thèmes intéressants ce nouveau type de clientèle touristique, régionale ou nationale mais aussi étrangère.

UNE ARMATURE COMMERCIALE EQUILIBREE

Depuis une trentaine d'années, l'évolution des structures commerciales n'a cessé de remettre en cause l'armature traditionnelle. Les nouvelles formes de distribution apparues essentiellement en périphérie, corrélativement au développement de l'habitat, ont destabilisé l'offre du centre-ville, des quartiers et faubourgs, des bourgs ruraux.

Autour des hypermarchés initiaux se sont implantées peu à peu de grandes et moyennes surfaces spécialisées.

Les surfaces de vente de plus de 400 m² représentent plus de la moitié du total. En 1975, elles en représentaient moins d'un tiers.

Se projeter dans l'avenir, c'est tenir compte des grandes tendances d'évolution :

- des comportements d'achat des consommateurs liés à une situation économique incertaine, à un tassement global de la consommation, à la lente diminution du temps de travail, à l'exigence de proximité exprimée à la fois en distance et en temps,
- de l'évolution des circuits de distribution :
 - les «hards discounters» se développent, magasins offrant des produits à prix très bas et s'implantant indifféremment au centre-ville, à proximité des hypermarchés ou dans des sites vierges,
 - le commerce de proximité se spécialise, s'organise en réseau pour subsister,
 - le développement du télé-achat peut modifier sensiblement la logistique de la distribution (stockage et suivi des marchés).

Les conséquences de ces grandes tendances pèseront nécessairement sur l'armature commerciale.

Etant donné que dans sa grande majorité, l'offre connue actuellement devrait être en mesure de satisfaire l'augmentation de population prévue d'ici 2010-2015, l'équilibre de l'armature commerciale se fera davantage par une approche qualitative que quantitative.

**Renforcer l'unité
et l'attractivité
du centre-ville**

Le centre-ville en tant que vecteur de culture, d'achat plaisir, devrait combiner des activités à la fois de proximité et de détente. Le contact quotidien, l'accueil personnalisé donnent à l'acte d'achat une dimension qui n'est pas seulement économique, mais également sociologique.

Son niveau de fréquentation est lié à la qualité de l'offre en place, mais aussi -et surtout- aux conditions d'accessibilité, de circulation, de stationnement et d'accueil qui seront proposées.

**FAVORISER LE RENFORCEMENT ET L'EVOLUTION QUALITATIVE
DE L'APPAREIL COMMERCIAL DANS LE CENTRE-VILLE**

Les opérations de restructuration mises en place dans les années 1980 ont permis de lancer une dynamique attirant les grandes enseignes commerciales génératrices de flux et d'animation, confortant ainsi l'image du centre-ville, tant au niveau de l'agglomération qu'au niveau régional.

OFFRIR LA POSSIBILITE AU CENTRE COMMERÇANT DE S'ETENDRE

De par leur coût moins élevé, les disponibilités foncières situées aux franges du centre-ville sont propices au développement de nouvelles infrastructures commerciales.

Le déplacement de services tels que le Commissariat de Police, l'Hôtel du Département, participent à ce desserrement.

Un rééquilibrage de l'utilisation de l'espace péricentral, par l'impulsion d'une dynamique rive gauche, avec implantation d'activités commerciales ou tertiaires, renforcera le poids du centre par rapport à celui de la périphérie.

PROMOUVOIR LA CENTRALITE

- développer l'animation qui crée de l'attractivité supplémentaire et dynamise l'activité commerciale,
- requalifier l'espace public par le traitement des sols, la végétalisation et l'aménagement des plateaux piétonniers,
- améliorer l'accessibilité et la circulation.

Avec la mise en service de la deuxième ligne de métro, à l'horizon 2006, le centre-ville bénéficiera d'une meilleure accessibilité par transports en commun avec, en corollaire, une fréquentation accrue et une réduction du trafic automobile.

**Vivifier le commerce
de proximité**

Les faubourgs, les noyaux villageois, les centres de quartiers, et notamment ceux des quartiers périphériques qui accueillent des commerces de proximité et des services publics (poste, mairie, écoles) jouent un rôle essentiel dans la vie de la cité.

C'est autour d'eux que se nouent les relations de voisinage et que se crée le sentiment d'appartenance à l'agglomération.

Le commerce de proximité est un élément essentiel pour structurer le territoire. Soumis à la fois à l'attractivité du centre-ville et à celle des équipements de périphérie, les quartiers et faubourgs enregistrent une érosion commerciale :

- éviter la dispersion des commerces par la création de locaux commerciaux dans des opérations immobilières situées hors des bourgs, des lieux de centralité ou de forte fréquentation. Eviter aussi le développement des galeries marchandes autour des supermarchés et des hypermarchés implantés en dehors des centres traditionnels,

- aménager les espaces publics et renforcer la centralité par l'aménagement de places, l'implantation de services publics et privés (pharmacie, banque).

Equilibrer l'offre commerciale

Les communes de la périphérie ont bénéficié du développement des surfaces de vente avec la prépondérance de la grande distribution.

De 41 % des surfaces de vente de la périphérie en 1975, la grande distribution est passée à 72 %. Le secteur Sud-Ouest de l'agglomération représente à lui seul 30 % de l'offre en grande distribution de l'agglomération.

Les emplacements commerciaux actuels étant déjà occupés et le secteur de la distribution assurant la croissance, non plus par la création de nouveaux magasins, mais par le rachat de groupes déjà en place, les collectivités devront plutôt gérer des délocalisations (apparition de friches commerciales), que prévoir l'accueil de grands pôles commerciaux à l'extérieur de l'agglomération (en deuxième et troisième couronnes).

La loi Raffarin du 5 Juillet 1996 qui a créé les schémas de développement commercial devrait conduire les collectivités à élaborer ensemble le schéma d'urbanisme commercial de l'agglomération toulousaine afin de :

- repenser l'insertion urbaine des ensembles commerciaux existants,
- définir des politiques de restructuration des espaces en mutation,
- requalifier les entrées de villes, lieux d'accueil aujourd'hui privilégiés des grandes surfaces commerciales,
- diversifier l'appareil commercial pour offrir un niveau de choix propre à une capitale régionale,
- rechercher des complémentarités avec le centre-ville, les centres de proximité et les pôles périphériques, et ainsi recomposer la ville.

UNE POLITIQUE DE L'HABITAT AU SERVICE DES GRANDS EQUILIBRES SOCIAUX

L'habitat est une composante essentielle du développement de l'agglomération. Cette question ne peut plus être traitée aujourd'hui sur le seul plan quantitatif, elle est étroitement liée à la question urbaine.

Elle s'articulera autour des préoccupations essentielles pour l'agglomération toulousaine :

- la spécialisation du territoire (répartition habitat / emploi, distribution des types d'habitat et des ménages, ...) et ses conséquences en termes de cohésion sociale,
- l'étalement de l'agglomération et ses conséquences en termes de gestion urbaine (voiries, desserte en transports en commun, équipements urbains, ...).

La politique de l'habitat devra à l'avenir s'élaborer autour des principes fondamentaux pour un développement résidentiel de qualité :

- **une mixité urbaine** (favoriser la proximité et le regroupement des fonctions qui font la ville),
- **une diversité sociale** (accueillir des populations variées en âge, catégories sociales, revenus, types de ménages...),
- **un développement équilibré et solidaire** (rééquilibrer le développement habitat/emploi, garantir l'accès de tous à la ville).

Face à ces défis, l'agglomération toulousaine dispose d'un atout important à travers l'extrême diversité des lieux pour habiter et la multiplicité de choix qu'elle offre : à la fois des espaces très urbains et diversifiés et d'autres plus diffus et spécialisés. La ville et la campagne s'interpénètrent jusqu'au coeur même de la ville-centre, et l'espace métropolitain se décline alors en lieux d'intensité urbaine inégale, qui répondent à des attentes et à des modes de vie différents :

- **un mode de vie citadin** qui valorise l'animation, la convivialité et la proximité de tout, et correspond aux habitants "naturels" du centre (les retraités, les étudiants) ou "volontaires" (les célibataires, les favorisés, les "retours"),
- **un mode de vie centré autour de la famille** qui trouve son expression autour de l'habitat individuel en périphérie (constitution d'un patrimoine, attrait du jardin), et qui correspond plutôt à des couples avec de jeunes enfants ou aux "réfractaires" au centre-ville.

L'expression spatiale de ces modes de vie organise des territoires qui offrent des complémentarités à l'échelle de l'agglomération. Ils répondent aux aspirations successives de la trajectoire résidentielle des ménages dont le déroulement n'est plus linéaire en fonction de l'âge comme par le passé, mais avec une alternance de différentes périodes de vie faisant appel à des besoins d'urbanité différents - isolé avec ou sans enfants, couple avec ou sans enfants, retraité en couple ou isolé.

C'est sur cette base qu'il faut organiser une politique de l'habitat qui prenne en compte un double enjeu de recomposition des sites urbains constitués et de cohérence du développement périphérique.

1 LES TERRITOIRES STRATEGIQUES D'ACCUEIL DE L'HABITAT

Un atout pour la recomposition et le développement de l'agglomération

Chacun des territoires, organisés autour de centralités de niveaux différents, dispose de capacités de développement différenciés. La planification de l'habitat permet d'organiser des entités urbaines équilibrées, en préservant la diversité des modes d'habiter.

Dans ce cadre de référence, l'ambition d'une politique de l'habitat pour l'agglomération toulousaine s'inscrit tout à la fois :

- **sur les sites à caractère urbain, avec pour enjeu principal le renforcement de la fonction habiter** selon trois grandes orientations :
 - conforter l'habitat dans les espaces de centralité,
 - insérer dans les espaces de reconquête urbaine des complémentarités en matière d'habitat,
 - construire de véritables "quartiers" sur de nouveaux territoires ;
- **sur la périphérie villageoise, avec pour enjeu majeur l'organisation autour de centralités existantes à conforter**, selon trois grandes orientations :
 - étoffer les noyaux villageois,
 - structurer le pavillonnaire,
 - identifier et renforcer un bassin de vie à l'échelle du secteur.

A. RENFORCER L'HABITAT SUR LES SITES A CARACTERE URBAIN

L'agglomération dispose encore de sites urbains qui peuvent accueillir dans des conditions favorables de nouveaux peuplements : mixité de l'habitat, activités et commerces de proximité, services et équipements, diversité des populations accueillies. **La volonté d'un développement équilibré passe aujourd'hui par une intensification de l'habitat dans les espaces qui présentent un caractère urbain affirmé.**

Cette orientation se décline pour l'essentiel sur le coeur de l'agglomération (la ville-centre et la couronne de communes urbaines qui l'entoure), avec des nuances selon l'intensité urbaine des sites : stratégie d'accompagnement de l'habitat dans les espaces de centralité, reconquête ou anticipation urbaine ailleurs.

Les espaces de centralité : maintenir un habitat diversifié dans un environnement de qualité

Les dynamiques à l'oeuvre sur les espaces de centralité tendent à modifier l'équilibre entre les différentes fonctions qui s'y déroulent.

Comment préserver et développer de l'habitat, dans un contexte urbain déjà extrêmement structuré, avec une identité forte et une trame urbaine qui s'impose, sur des lieux qui offrent un niveau de services élevé (variété et proximité de tout, ...) ?

Les centralités où conforter l'habitat s'inscrivent principalement sur le coeur de l'agglomération (ville-centre et première couronne urbaine). Toutes s'appuient sur un dessin de ville déjà fait. Cependant les échelles et les problématiques de ces lieux sont différentes :

- le centre historique de Toulouse (caractère unique dans l'agglomération, tendance à la tertiarisation, cherté du foncier, difficultés pour la vie quotidienne des habitants liées au stationnement, au bruit ...),
- les centralités historiques : les faubourgs et les noyaux villageois de Toulouse, les noyaux anciens des communes de première couronne telles Blagnac, Tournefeuille, Cugnaux, Ramonville... (modification de l'équilibre social, évolution des activités présentes, affaiblissement de la cohérence du bâti, offre incomplète d'espaces publics de proximité ...),
- les centralités récentes : le centre de la ville nouvelle de Colomiers, le Mirail (difficulté de lisibilité de la structure urbaine, fragilité de l'image ...).

Des stratégies diverses

Une intensification des différentes fonctions, un soutien au parc locatif, un développement qualitatif des espaces publics (politique d'accompagnement de l'habitat).

Elles se déclinent différemment selon les échelles de centralité :

- préserver et promouvoir la fonction habitat au centre de Toulouse, entre Garonne et Canal du Midi, par une amélioration des conditions de vie quotidienne (diversifier l'offre de logements et définir une politique foncière, améliorer les conditions de stationnement des résidents, développer la qualité des espaces publics de proximité...),
- inscrire le développement des faubourgs et des noyaux villageois toulousains dans le sens d'une continuité de l'urbain existant et du renforcement de la cohérence du bâti (préserver la mixité des fonctions, soutenir la qualité de l'axe principal, développer les espaces publics de proximité, mobiliser l'offre de stationnements existants pour les résidents...),
- développer l'accueil d'un habitat diversifié et organiser l'espace public (maintenir la fonction locative du parc de logements, préserver l'offre locative privée à caractère social, définir une politique foncière, améliorer la desserte en transports en commun, soutenir la mixité des fonctions...),
- conforter l'image urbaine des centralités récentes (développer les jardins publics et les squares, végétaliser les rues principales, soutenir la mixité des fonctions...).

Les espaces de reconquête urbaine

Développer l'attractivité résidentielle passe aussi par une réintervention sur des espaces qui présentent un déficit de qualités urbaines : enclavement, image déficiente, fonction obsolète ou en voie de l'être, tissu urbain faiblement structurant... Une reconquête urbaine qui permette un rééquilibrage résidentiel s'impose là où le tissu est dévalorisé, où la fonction va changer, où le tissu est lâche. Il faut donner plus de sens à l'urbain, apporter de la qualité en s'appuyant sur les potentialités de développement de l'environnement.

Des lieux de reconquête urbaine

- Les quartiers d'habitat social concernés par des opérations de requalification et de développement social (Bagatelle, Bellefontaine, Reynerie, Izards, ...).
- Les secteurs autour des entrées de villes à caractère industriel ancien (autour de la R.N.20 Nord et Sud).
- Les friches urbaines actuelles ou futures (secteurs des Arènes / Saint-Cyprien, de la Cartoucherie, des Ponts-Jumeaux, ...).
- Les quartiers Ouest de Toulouse (de Croix de Pierre à Saint-Simon ...).

Des stratégies diverses selon le type de rééquilibrage résidentiel à introduire

- Poursuivre les actions de recomposition urbaine engagées sur les quartiers d'habitat social (désenclavement, diversification, développement social, ...).
- Recomposer et paysager les entrées de villes à caractère industriel ancien.
- Prolonger la structure urbaine sur les friches actuelles ou futures (notamment la mixité de l'habitat et des activités).
- Intensifier les tissus urbains lâches par un maillage et une recomposition de l'existant (constitution de coeurs d'îlots, création de voiries supplémentaires, de jardins publics, ...).

Les nouveaux territoires : construire de véritables "quartiers"

Sur le coeur de l'agglomération, certains secteurs constituent des opportunités de développement pour le futur; ils correspondent à des terrains non encore construits, qui s'inscrivent dans un site urbain constitué.

Ces enclaves dans l'espace urbain présentent des caractéristiques intéressantes : environnement capable d'offrir les atouts de l'urbain (mixité des fonctions, proximité des équipements et services publics, desserte en transports collectifs...), possibilité d'accueil d'un nombre important de logements. Cependant, la taille importante de ces entités foncières constitue un handicap pour le démarrage immédiat d'opérations.

Ce sont de véritables morceaux de ville qu'il convient de construire, en prolongement de la trame urbaine environnante, et pas seulement ajouter des immeubles et des équipements en continuité. Cela nécessite **une anticipation pour l'aménagement de ces espaces** qui doivent accueillir un ensemble des fonctions urbaines. Dès maintenant, cette préparation de l'urbain passe par une transformation de l'image de ces lieux potentiels de développement, ce qui demande une action dans la durée, une démarche globale et des outils adaptés (maîtrise foncière notamment).

Préparer le développement de nouveaux territoires en continuité de l'existant

Créer des quartiers à part entière, notamment sur la ville-centre (au Nord, le vaste secteur de Borderouge, en appui sur les noyaux villageois de Croix Daurade et de Lalande) et dans les communes du coeur de l'agglomération (ex. de Blagnac Constellation)

Des stratégies d'anticipation au développement de nouveaux territoires

- Reconstituer la trame urbaine en continuité.
- Maintenir une identité à travers le parcellaire.
- Promouvoir une forme urbaine qui compose un paysage de qualité.
- Définir de véritables projets urbains, avec de nouveaux modes de production de la ville.

B. CONFORTER LA PERIPHERIE VILLAGEOISE ORGANISEE AUTOUR DE CENTRALITES EXISTANTES

L'étalement de l'agglomération renvoie à un important **enjeu d'organisation de l'espace périurbain**, dès lors que cet espace spécialisé autour d'un habitat diffus à dominante pavillonnaire s'étend largement sur l'agglomération.

Les noyaux villageois cristallisent l'identité de ces communes, ils accueillent une certaine mixité des fonctions, mais les nouveaux lotissements se développent parfois avec une logique d'isolement par rapport au centre. Les liens entre le noyau ancien et les lotissements ne s'expriment pas toujours clairement.

L'offre de logements reste peu diverse et la spécialisation du périurbain devient une contrainte vis à vis des évolutions socio-démographiques situées à l'intérieur même de ces communes.

**Les noyaux villageois
de la périphérie : étoffer les
centralités existantes**

Un développement minimum permet de conforter la structure villageoise existante, avec des intensités différentes suivant les secteurs (à l'Ouest ou sur les côtes Nord, Est ou Sud).

Le renforcement des noyaux villageois par un bâti plus "dense" peut également amener une diversification du parc de logements à l'échelle des communes périurbaines.

**Le périurbain : structurer le
pavillonnaire**

Le développement de cette périphérie villageoise, recherchée pour la spécificité de son image et de son ambiance, se pose en terme de recentrage des nouvelles extensions pavillonnaires, de maillage autour du noyau villageois. Il faut dépasser les logiques d'opérations pour organiser l'espace et gérer l'existant à partir d'un développement recentré autour du "noyau". Cela peut impliquer, dans certains cas, une logique de limitation à l'ouverture de nouvelles zones urbanisables, pour privilégier une cohérence dans l'organisation spatiale.

**Les entrées de ville :
identifier un bassin de vie
et renforcer une échelle de
proximité**

Si l'identité communale reste le point fort de la périphérie villageoise, cet espace d'intensité urbaine faible vit bien souvent en relation avec une aire géographique plus vaste organisée à partir d'une entrée de ville et d'une commune qui regroupe et polarise les principaux équipements et fonctions du secteur (centralité de secteur). L'urgence est maintenant d'**organiser ces territoires en bassins de vie**, et d'y "intensifier" le développement urbain.

Dans cette perspective les entrées de ville d'intérêt métropolitain constituent le lieu privilégié d'une localisation des équipements et des services à l'échelle du secteur et le support d'une desserte renforcée de transports en commun. Elles participent au renforcement de l'échelle de voisinage; elles construisent des liens de vie et composent un paysage de référence au bassin de vie et de l'habitat.

Cela passe par l'affirmation d'une **échelle de voisinage intermédiaire** : renforcement de polarités qui rayonnent sur un secteur, coopération autour d'équipements en commun dans le domaine social, commercial, culturel, ...

Cela passe également par l'implication de plusieurs communes concernées autour d'un projet commun.

2 LA MISE EN OEUVRE DES ORIENTATIONS STRATEGIQUES EN MATIERE D'HABITAT

L'articulation des différents dispositifs de réflexion et de décision à l'échelle de l'agglomération

En matière de politique locale de l'habitat, on constate une multiplicité et une superposition des différents niveaux de réflexion et d'exercice de compétences : Contrat de Ville placé sous l'autorité d'un G.I.E., Plans Départementaux sous l'autorité de l'Etat, Programmes Locaux de l'Habitat sous l'autorité des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale compétents, ...

La mise en oeuvre des orientations définies dans le Schéma Directeur rendra nécessaire l'organisation d'un véritable niveau local de concertation entre les acteurs publics, l'Etat, le Département et les Etablissements Intercommunaux compétents en matière d'habitat. Ainsi seraient assurés au niveau local :

- le cadrage et la mise en cohérence des projets d'intérêt d'agglomération (Contrat de Ville, P.L.H.),
- la mobilisation et la mise en commun des moyens nécessaires (politique foncière, financement du logement, du cadre de vie),
- la mise en place d'outils d'intervention adaptés.

La constitution de lieux de débat et d'échange sur la manière d'habiter la ville

Une politique de l'habitat est avant tout une politique qui associe acteurs publics (Etat, collectivités locales) et acteurs privés (professionnels, associations, habitants). Sa mise en oeuvre passe par une connaissance partagée de la situation locale, de ses atouts et de ses handicaps, et par la reconnaissance des attentes respectives dans le respect du bien commun.

La constitution de lieux d'échange et la confrontation des points de vue, entre élus, professionnels et habitants à différents niveaux est indispensable à la préparation de projets d'agglomération, projets de ville, de quartier. Ils constituent autant de moments privilégiés pour réfléchir à des nouvelles manières d'habiter la ville.

Une charte qualitative

Les résultats de ces échanges pourront donner lieu à l'élaboration d'une charte qualitative de l'habitat qui parle à la fois des ambitions d'accompagnement du développement économique et de cohésion sociale et qui prenne en compte les aspirations et les besoins des habitants :

- valoriser la fonction habitat par une amélioration des conditions de vie quotidienne, à travers des actions d'accompagnement sur les espaces publics de proximité, sur le stationnement des résidants, sur les commerces et services de proximité...
- maintenir et développer des activités de proximité,
- diversifier l'offre en matière de logements (forme urbaine, taille, coût, ...), et promouvoir une politique forte pour le logement locatif public et privé (un enjeu face à l'accueil des flux de populations générés par l'attractivité de l'agglomération et au maintien des équilibres sociaux à travers une offre adaptée à tout le monde),
- organiser l'implantation des services publics, aux différentes échelles de centralité.
- adapter l'habitat et notamment les bâtiments collectifs à la précollecte des déchets ménagers

Des moyens efficaces

Aux différentes échelles communales devront être mis en oeuvre des moyens adaptés :

■ **des outils à une échelle intercommunale :**

- des actions foncières avec des moyens appropriés,
- des outils de planification : schémas de secteur...
- une structure de concertation des partenaires institutionnels sur l'implantation des services publics de proximité (desserrement, création, ...) des procédures de lutte contre l'exclusion (Contrat de Ville...),
- une stratégie à moyen terme sur le logement (Programme Local de l'Habitat...),
- des projets qualitatifs exemplaires (valorisation du réseau secondaire d'agglomération) ;

■ **des engagements à une échelle communale :**

- une politique foncière : examen des Déclarations d'Intention d'Aliéner, Droit de Préemption Urbain, Zone d'Aménagement Différé, Zone d'Aménagement Concerté,
- une planification communale qualitative (de nouveaux Plans d'Occupation des Sols au service des projets de ville),
- une politique qualitative des espaces publics (développement et valorisation des jardins, squares, boulevards plantés...),
- une politique communale du logement (réalisation de logements sociaux, de logements pour les plus démunis, réglementation du stationnement en faveur des résidants...).

CHAPITRE 7

DES MESURES EN FAVEUR DE LA PRESERVATION DU CADRE DE VIE ET DE L'ENVIRONNEMENT

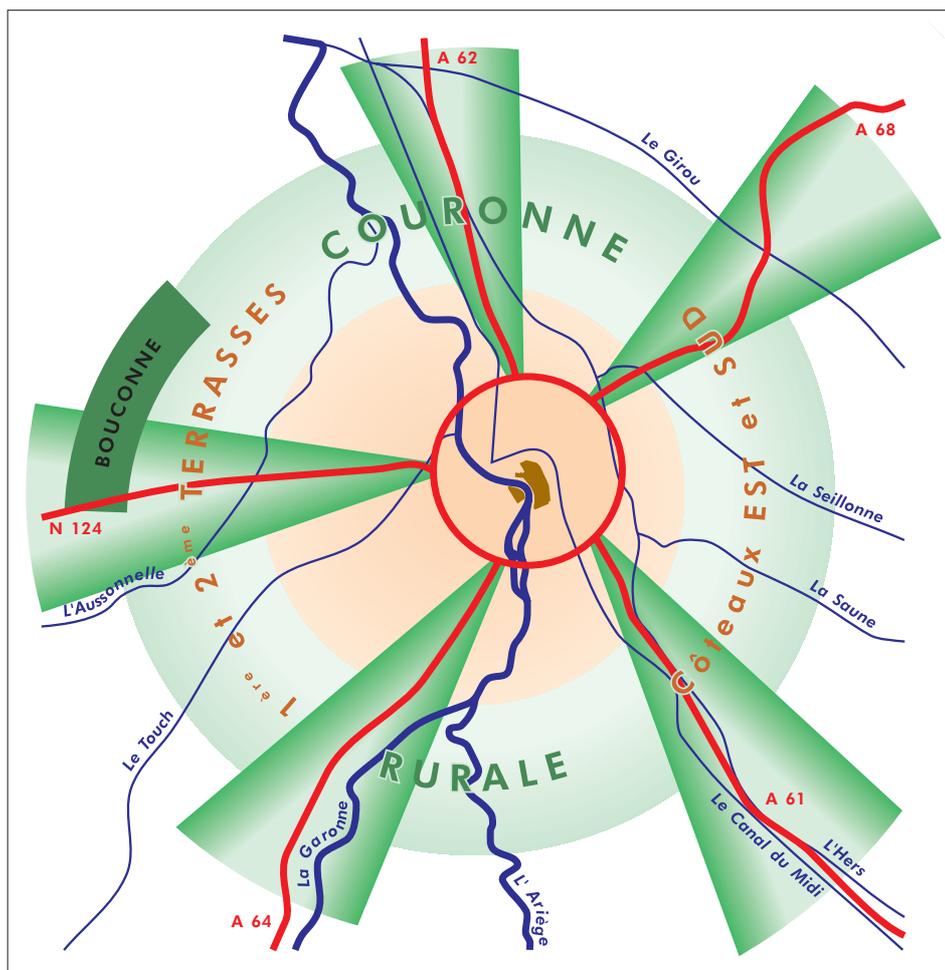
1 PROMOUVOIR UN PLAN PAYSAGE

A travers leur multiplicité, les paysages expriment la grande diversité des transformations que l'homme a opérées sur son environnement naturel. Support du cadre de vie quotidien, le paysage peut se construire de façon intelligente afin que chacun y trouve un juste équilibre entre ville et campagne.

LA RECONNAISSANCE DES GRANDS SITES PATRIMONIAUX ET DES NOUVEAUX PAYSAGES

La Garonne a façonné le site de l'agglomération au quaternaire en y creusant son ample vallée.

- **Des vallées et des coteaux qui demeurent les témoins de la formation d'origine :**
 - les Coteaux du Lauragais à l'Est,
 - les Coteaux Sud,
 - la Vallée de la Garonne avec ses terrasses et la forêt de Bouconne.
- **Des sols spécifiques à l'agglomération :**
 - terreforts sur les coteaux molassiques de l'Est et du Sud,
 - boubènes sur les formations alluviales de la vallée et de ses terrasses.
- **Des végétations liées à la qualité du sol :**
 - sols calcaires du terrefort : série du chêne pubescent,
 - sols acides des boubènes : série du chêne sessile et du chêne rouvre,
 - au bord des cours d'eau : série hygrophile de l'aulne.
- **Des influences climatiques qui conditionnent la végétation et l'orientation du bâti :**
 - un climat avec des variations en extrême,
 - une forte présence du vent (Autan, Cers).
- **Des sites agricoles qui contribuent à façonner l'identité du paysage :**
 - les coteaux molassiques propices aux cultures céréalières,
 - la vallée de la Garonne aux sols à tendance acide où l'on trouve une agriculture plus diversifiée : céréaliculture, maraîchage, jardins familiaux et horticulture (au Nord).
- **Des entités naturelles dans l'urbain :**
 - les coteaux (Jolimont, Pech David...),
 - les terrasses (Tournefeuille, Colomiers...) et le fleuve,
 - le réseau de petites vallées (Touch, Sausse, Marcaissonne, ...).



Les éléments du paysage

L'identité paysagère de l'agglomération toulousaine s'exprime au travers de différentes caractéristiques de sites :

- sites géographiques qui jouent le rôle de repère (coteaux, terrasses, vallées, fleuve, ...),
- sites agricoles importants pour le maintien de la lisibilité du paysage,
- sites urbains présentant de forts enjeux sur le plan paysager et patrimonial
- sites d'infrastructures routières à requalifier du point de vue paysager.

DES ORIENTATIONS ET RECOMMANDATIONS PAR SITE

LES SITES "REPERES"

Les coteaux

- préserver les crêtes permettant les points de vue intéressants en y limitant les implantations nouvelles,
- respecter les courbes naturelles pour les nouvelles infrastructures,
- éviter le mitage et les linéaires construits le long des voies,
- utiliser les essences de végétation locales pour intégrer le bâti en paysage de coteaux.

Le fleuve■ **En amont et en aval de Toulouse :**

- permettre l'accessibilité au fleuve par l'aménagement de cheminements et de promenades ; signaler les trajets menant au fleuve,
- maintenir, développer, reconstituer la ripisylve, en restant fidèle à la carte des séries de végétation,
- utiliser le potentiel eau : lac, canal, fleuve, gravière, ... pour amorcer une politique d'aménagement et de loisirs à l'échelle de l'agglomération, tout en protégeant les lieux de nature,
- mettre en valeur les boisements existants (bosquets, ramiers).

■ **En centre-ville :**

- relier le fleuve à la ville en favorisant son accessibilité par l'aménagement de promenades et de cheminements préférentiels et la création d'une signalisation et d'une animation,
- permettre la perception visuelle et physique du fleuve, limiter la gêne créée par la digue.

Les terrasses■ **Les ruptures de pente**

- utiliser cette particularité géologique pour donner une limite verte à l'urbain,
- éviter les taches urbaines trop importantes afin de ne pas "noyer" la plaine sous un flot minéral,
- maintenir ou recréer une végétation forestière au niveau de ces ruptures, en respectant les séries de végétation,
- maintenir l'activité agricole, qui par la netteté de ses lignes permet de rendre au paysage sa lisibilité.

■ **La forêt de Bouconne et les autres bois**

- étendre et valoriser le massif forestier de Bouconne (rôle de limite à l'horizon urbain),
- utiliser les terrains de déprise agricole pour créer des pôles de loisirs et d'animation liés à la forêt (connaissance et respect du patrimoine boisé),
- aménager des cheminements et proposer une signalisation et des guides.

Le réseau des petites vallées

- respecter le lit majeur et les zones inondables est nécessaire pour le maintien de la faune et de la flore, véritable patrimoine écologique,
- entretenir ou créer des couloirs verts formés par les zones humides permet d'obtenir de véritables coupures vertes naturelles, même à l'intérieur de l'urbanisation,
- assurer la continuité des berges, des rivières (réaménagement des bords et du lit de l'Hers, ...) permet de construire un véritable Réseau Vert et Bleu d'agglomération et de retrouver la vocation et l'identité première de ces unités paysagères.

LES SITES AGRICOLES

Pour être viable, le paysage rural doit se maintenir d'une façon qualitative et compétitive, il convient donc de réhabiliter et valoriser :

- le patrimoine architectural : villages, bâtiments agricoles,
- les boisements : régénération des bosquets et des boisements d'accompagnement,
- les chemins ruraux, supports d'itinéraires de promenades et randonnées.

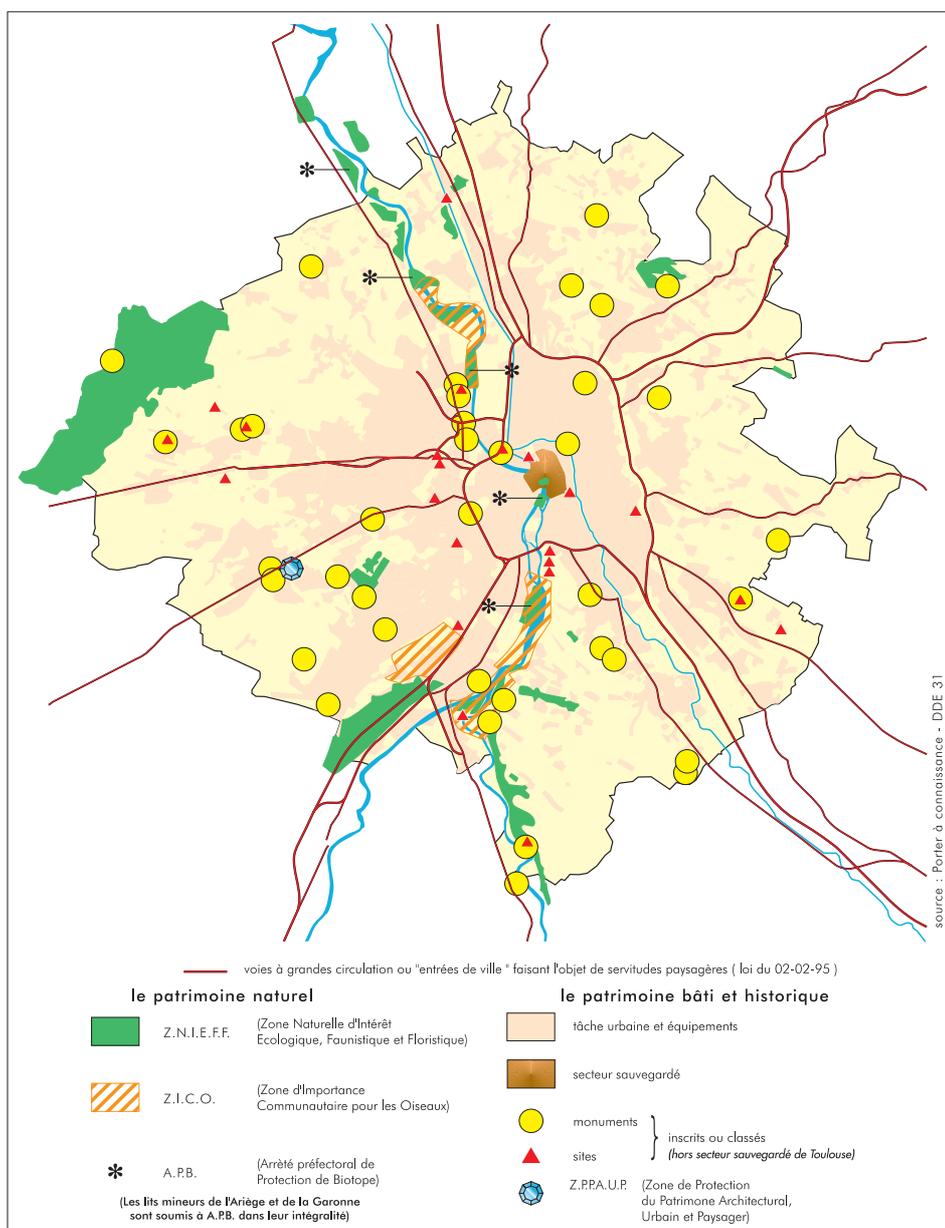
LES ENTREES DE VILLE

■ A l'échelle de l'agglomération :

- offrir de larges champs de vision sur le paysage environnant et donner ainsi un repère d'identité par rapport aux grands sites qui forment l'ossature de l'agglomération (les coteaux, la Garonne, le Canal du Midi, ...).
- traiter particulièrement les abords des routes, rocades et autoroutes à grande circulation (loi du 19-01-1995)⁽¹⁾ et valoriser le potentiel paysager,
- accompagner chaque projet routier d'un projet de paysage intégrant les recommandations par site, en diversifiant les traitements par tronçon.

■ A l'échelle de la ville et du quartier traversé :

- valoriser les espaces identitaires existants (clochers, végétation, architecture de qualité, ...),
- appuyer le paysage à créer sur des réalisations architecturales fortes, des compositions végétales de grande ampleur,
- contrôler l'extension urbaine en fonction des conditions que dicte le site.



Le patrimoine

⁽¹⁾ Depuis le 1^{er} Janvier 1997 (loi Barnier du 19.01.95), les constructions nouvelles ne sont plus autorisées à moins de 100 mètres de l'axe des autoroutes et voies express (75 mètres pour les autres axes à grande circulation), qu'après élaboration des règles spécifiques pour la prise en compte du paysage dans un document d'urbanisme.

LES SITES A FORTE VALEUR CULTURELLE

- protéger les ouvrages d'art et les éléments architecturaux dans le respect de leurs caractéristiques d'origine (matériaux, couleurs),
- élaborer un plan de gestion des alignements et du patrimoine arboré des berges dont certains tronçons sont en mauvais état sanitaire ou sénescents.
- préserver des cônes de vue intéressants sur le Canal du Midi (inscrit au patrimoine mondial de l'Humanité par l'UNESCO le 05.12.96), élargir la zone d'influence du Canal, de façon à limiter l'approche de l'urbanisation, intégrer le Canal à des installations de loisirs d'agglomération (Bocage de Fenouillet), valoriser et restaurer ses ouvrages d'art, développer le tourisme fluvial à partir de ses ports,
- protéger et mettre en valeur les chemins de Saint-Jacques de Compostelle, en cours de classement comme patrimoine mondial de l'UNESCO, en tant que sentiers de grandes randonnées,
- conserver les éléments historiques caractéristiques : les clochers en haut des coteaux, les clochers murs, les pigeonniers, les parcs du XIXème siècle (type de plantations), les alignements en crêtes, les pins parasols, les paysages maraîchers (bâtis et parcelles) constituent des repères identitaires.

DES MOYENS DE MISE EN OEUVRE CROISES

Des objectifs de planification, de programmation, de réservation

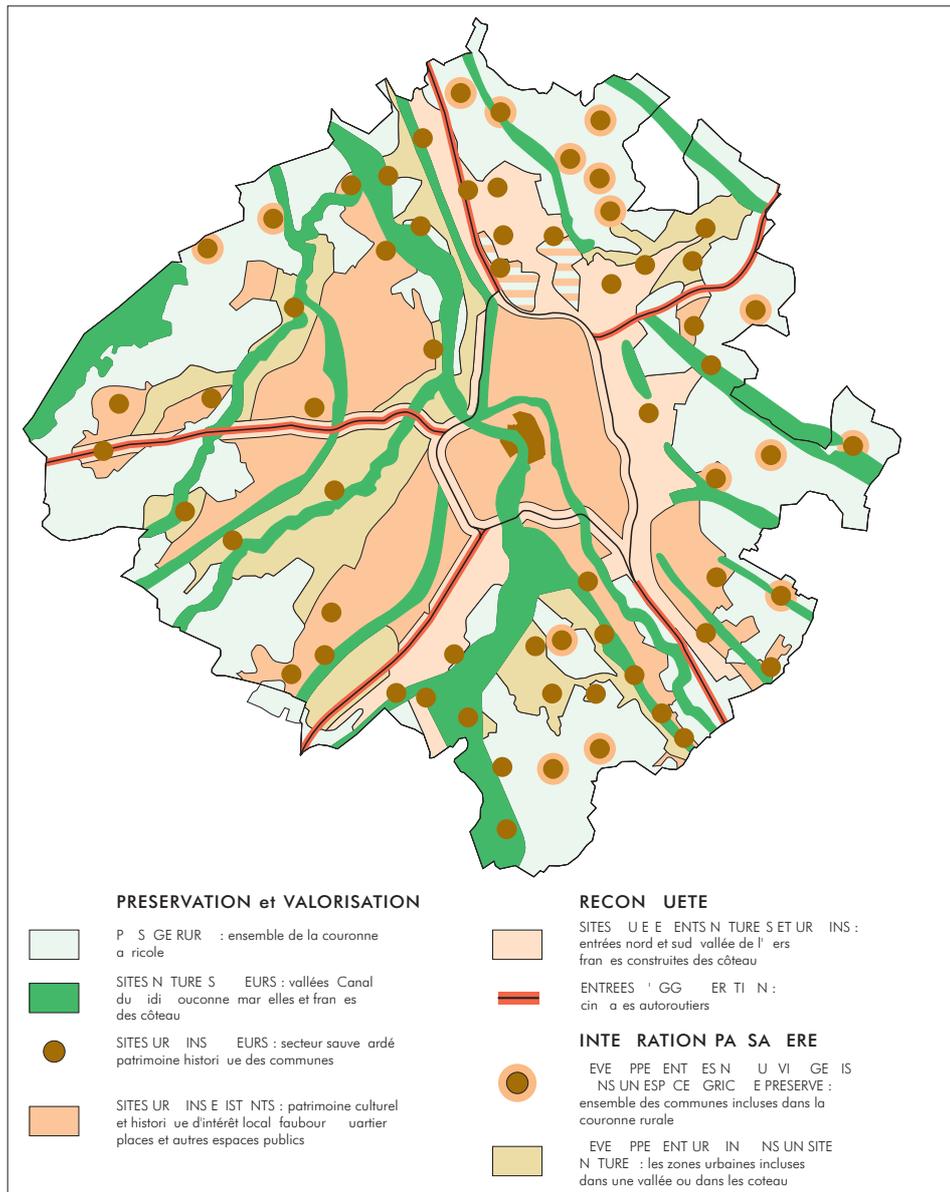
- prendre en compte, dans les documents d'urbanisme (P.O.S. et projets de Z.A.C.) la dimension paysage et l'environnement,
- mettre en place des politiques de maîtrise foncière (Z.A.D.), avec prise en compte des orientations par site dans les opérations d'aménagement,
- rechercher des coopérations et solidarités intercommunales, élaborer des chartes d'écologie urbaine assurant cohérence, conformité et continuité entre les différents documents réglementaires,
- mettre en oeuvre des projets intercommunaux de gestion des espaces naturels et du patrimoine.

Un ensemble d'outils réglementaires et de procédures à coordonner dans un Plan Paysage d'agglomération sur la base des connaissances rassemblées dans l'Atlas des paysages urbains de l'agglomération toulousaine (D.D.E. Janvier 1995)

- **En matière de protection :**
 - la Z.P.P.A.U.P., zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager,
 - les sites classés et inscrits,
 - les périmètres de protection des monuments historiques,
 - les Z.N.I.E.F.F., zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique,
 - les arrêtés préfectoraux de protection de biotope.
- **En matière de gestion et valorisation :**
 - les contrats pour le paysage (Loi Paysage du 08.01.93),
 - les secteurs sauvegardés et leur plan de sauvegarde et de mise en valeur,
 - les règlements d'affichage publicitaire,
 - les nouvelles directives paysagères,
 - la politique des espaces naturels sensibles (Taxe Départementale des Espaces Naturels Sensibles).

Un partenariat public-privé performant

- avec les aménageurs (Fédération du Bâtiment, promoteurs, lotisseurs, sociétés H.L.M.),
- avec les concessionnaires autoroutiers et la S.N.C.F. en mobilisant le “1% Paysage et Développement” autour des emprises des nouvelles infrastructures,
- avec les entreprises publiques (E.D.F. ; France Télécom, ...) : câbles souterrains remplaçant progressivement les lignes aériennes,
- avec les professions agricoles (mesures agri-environnementales et O.G.A.F.),
- avec les professionnels de la forêt publique (l’O.N.F.) ou privée (le C.R.P.F.) pour le reboisement ou la plantation de haies.
- avec les exploitants de carrières et gravières pour le réaménagement et la valorisation des sites grâce à une politique de planification des sites à long terme.



Le plan paysage

2 VALORISER LES ESPACES NATURELS A FORTE VALEUR COLLECTIVE : UN RESEAU VERT ET BLEU D'AGGLOMERATION

Du taillis à la forêt domaniale en passant par les bois privés paysans, de la ripisylve aux ramiers de Garonne en passant par les plans d'eau des anciennes gravières, du simple fossé au Canal du Midi en passant par les ruisseaux, du sentier à la double plantation en alignement en passant par le chemin creux, du jardin public de quartier au complexe de loisirs, le Réseau Vert se superpose pratiquement au réseau hydrographique "bleu" et s'insère par capillarité jusqu'au coeur de la ville.

Un certain nombre d'éléments dits "à forte valeur collective", choisis pour leur vocation naturelle ou déjà protégés dans les documents d'urbanisme composent la trame verte d'agglomération :

- les éléments liés à l'eau : les berges du fleuve, des rivières et ruisseaux, des canaux, des étangs et gravières,
- les éléments de faune et flore : les espaces boisés classés (T.C.) ou non (I.F.N.)⁽¹⁾, les milieux biologiques (Z.N.I.E.F.F.⁽²⁾ A.P.B.⁽³⁾ Z.I.C.O.⁽⁴⁾ ...),
- les zones naturelles des P.O.S. (N D) : zones vertes, agricoles, inondables, inconstructibles diverses : zones de bruit liées aux aéroports, ...

■ La préservation et l'entretien des espaces liés à l'eau s'inscrivent dans une nécessité permanente de gestion globale du cycle de l'eau :

- garantir la qualité et les quantités de l'eau pour ses divers usages (pêche, eau potable, navigation, irrigation, industries),
- maîtriser les eaux de ruissellement et limiter leur pollution,
- prévenir les crues dévastatrices,

dans un cadre patrimonial (écosystèmes naturels, patrimoine historique et culturel).

■ L'arbre et le végétal en général remplissent des fonctions fortement intégratrices en milieu citadin :

- fonction biologique et paysagère (image et esthétique de la ville),
- fonction sociale (espaces de loisirs et de détente),
- fonction micro-climatique (effets brise-vent, absorbant des pollutions, ...),
- fonction urbaine (structure de l'espace, espace tampon, représentation symbolique),

et permettent de préserver la richesse faunistique et floristique de la vallée puisqu'ils en constituent l'abri, la nourriture, le lieu de reproduction ou de transit lors des migrations.

■ Les milieux biologiques (espaces et espèces remarquables à protéger en priorité pour leur transmission aux générations futures) participent pleinement à la construction de la trame verte et bleue et constituent "le noyau dur" de l'équilibre global du système fluvial.

Les espaces naturels remarquables sur le plan biologique ne devront pas être aménagés comme des espaces fonctionnels de l'urbain (du type terrain de sports ou base de loisirs).

Une adaptation fine à la sensibilité et à la vocation des milieux apparaît impérative pour maintenir le système en équilibre ; pour cela, les aménagements devront prendre en compte la diversité, la qualité et les relations entre les éléments qui composent les espaces naturels.

⁽¹⁾ I.F.N. Inventaire Forestier National
⁽²⁾ Z.N.I.E.F.F. Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique, Floristique
⁽³⁾ A.P.B. Arrêté Préfectoral de Protection du Biotope
⁽⁴⁾ Z.I.C.O. Zone d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux

LA TRAME VERTE, UN PATRIMOINE D'AGGLOMERATION

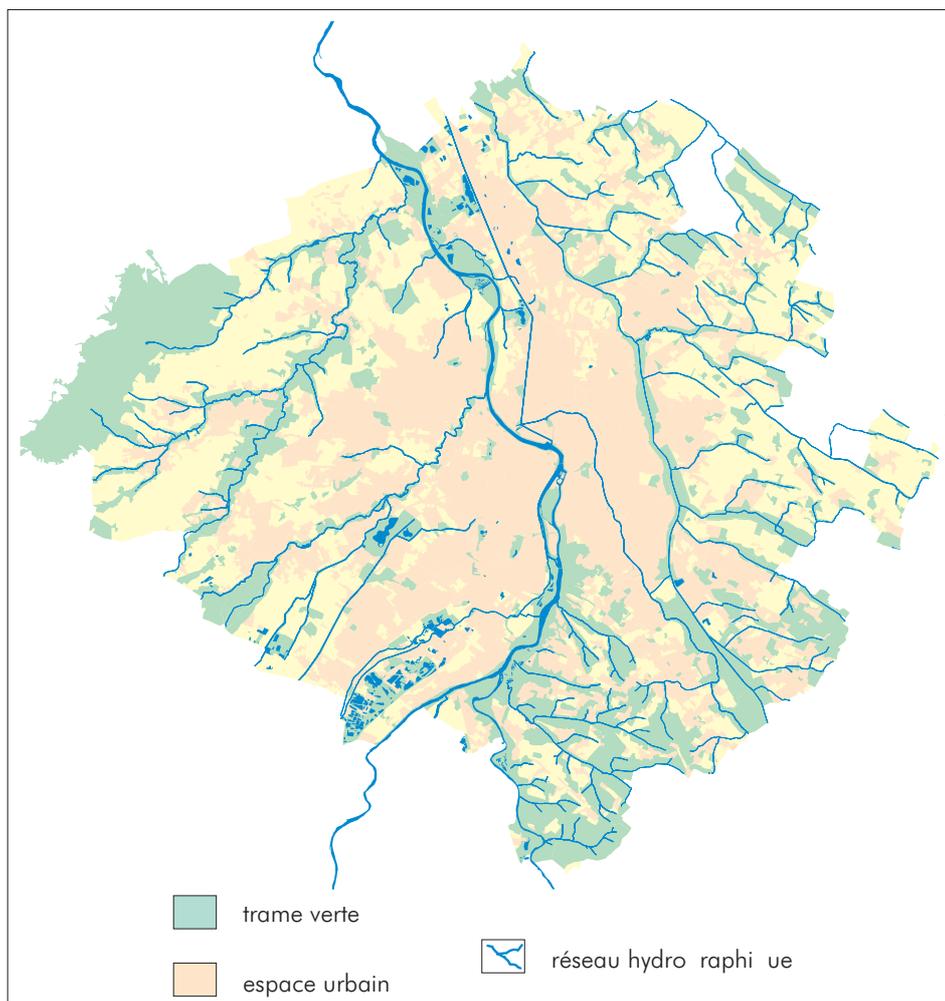
des faiblesses ...

- un émiettement des boisements et espaces verts,
- des discontinuités de protection des berges des cours d'eau,
- des coupures transversales et longitudinales des vallées,
- un resserrement de l'urbanisation le long des berges,
- une seule grande zone verte naturelle (la forêt de Bouconne) éloignée du centre de l'agglomération
- l'absence de maillage.

... mais des atouts incontestables

- une topographie boisée qui marque les paysages de l'agglomération (coteaux, falaises, margelles de terrasse),
- quelques grands sites homogènes en surface et en qualité (vallée de l'Aussonnelle, Garonne, Ariège, Canal),
- un réseau hydrographique très ramifié et irriguant des milieux variés (naturel, agricole, urbain).

Sur la base de ce constat, le Projet d'Agglomération intègre trois objectifs pour protéger la trame verte de l'urbanisation et en assurer une gestion homogène.



La trame verte d'agglomération

GRANDES ORIENTATIONS

Assurer l'unité et la continuité spatiale du milieu naturel fluvial

- Pour la trame bleue : reconstituer et renforcer dans les meilleures conditions les continuités spatiales autour du réseau hydrographique, les berges en particuliers.
- Pour la trame verte : intégrer des espaces boisés existants non pris en compte dans les P.O.S., en particulier les boisements de l'inventaire forestier national.

Renforcer l'homogénéité des grands espaces et sites naturels

- La forêt de Bouconne et sa périphérie, les coteaux Sud et Est, les gravières du Sud-Ouest.

Renforcer et/ou créer de nouvelles coulées vertes

- de la Garonne à la forêt de Bouconne en traversant et en valorisant les gravières du Sud-Ouest, les zones vertes du Touch et de l'Aussonnelle,
- de l'Aussonnelle à la Garonne par le centre de loisirs de Pinot,
- des coteaux Est à la Garonne dans la partie Nord de l'agglomération,
- les franges de coteaux à l'Est,
- les margelles des terrasses de Garonne.

Cette gestion globale concerne non seulement l'agglomération toulousaine dans son ensemble mais également une grande partie du bassin de vie de la Garonne aval : une responsabilité pour l'amont, et qui constitue sans aucun doute une des premières solidarités avec l'espace régional.

UN RESEAU VERT ET BLEU

Les grandes orientations d'aménagement

La trame verte et les nouvelles coulées vertes (reliant les sites entre eux ou reliant les zones d'habitat aux espaces de nature) constituent un support spatial de qualité pour le développement de cheminements non motorisés. La trame verte trouvera ainsi une nouvelle vocation : recevoir des sentiers, pistes cyclables ou pistes équestres qui aboutiraient par leur maillage à la création d'un futur "Réseau Vert et Bleu".

Un projet à finalités sociales

Pour offrir à chaque habitant de l'agglomération la possibilité de profiter d'espaces de nature "à portée de la main" (sans être obligé d'aller vers les Pyrénées, l'Atlantique ou la Méditerranée), trois principes doivent être recherchés à travers le projet de Réseau Vert :

- l'accessibilité,
- la proximité,
- l'ouverture au public.

Un objectif d'insertion sociale par l'économique peut également être atteint à l'occasion de la restauration, de la création et l'entretien des espaces de nature.

Une conception des aménagements de type écologique

L'intégration du Réseau Vert devant être harmonisée avec la protection de la trame verte, pour cela, il sera nécessaire :

- d'adapter les aménagements à la sensibilité et la vocation des sites. Une des fonctions principales du milieu naturel sera de faire entrer la nature dans la ville. En milieu périurbain, les vallées et boisements seront des lieux privilégiés de détente, de récréation, de découverte du patrimoine naturel et rural. En milieu urbain, les éléments naturels tels que l'eau et l'arbre omniprésents dans les squares, jardins, allées, canaux, et reliés entre eux permettront de développer les espaces publics de proximité,
- de maintenir, développer et gérer la diversité et l'équilibre des fonctions et usage de chaque espace à valoriser,
- de promouvoir une gestion extensive dite "différenciée" à mi-chemin entre la tradition horticole et le laisser-faire de la nature.

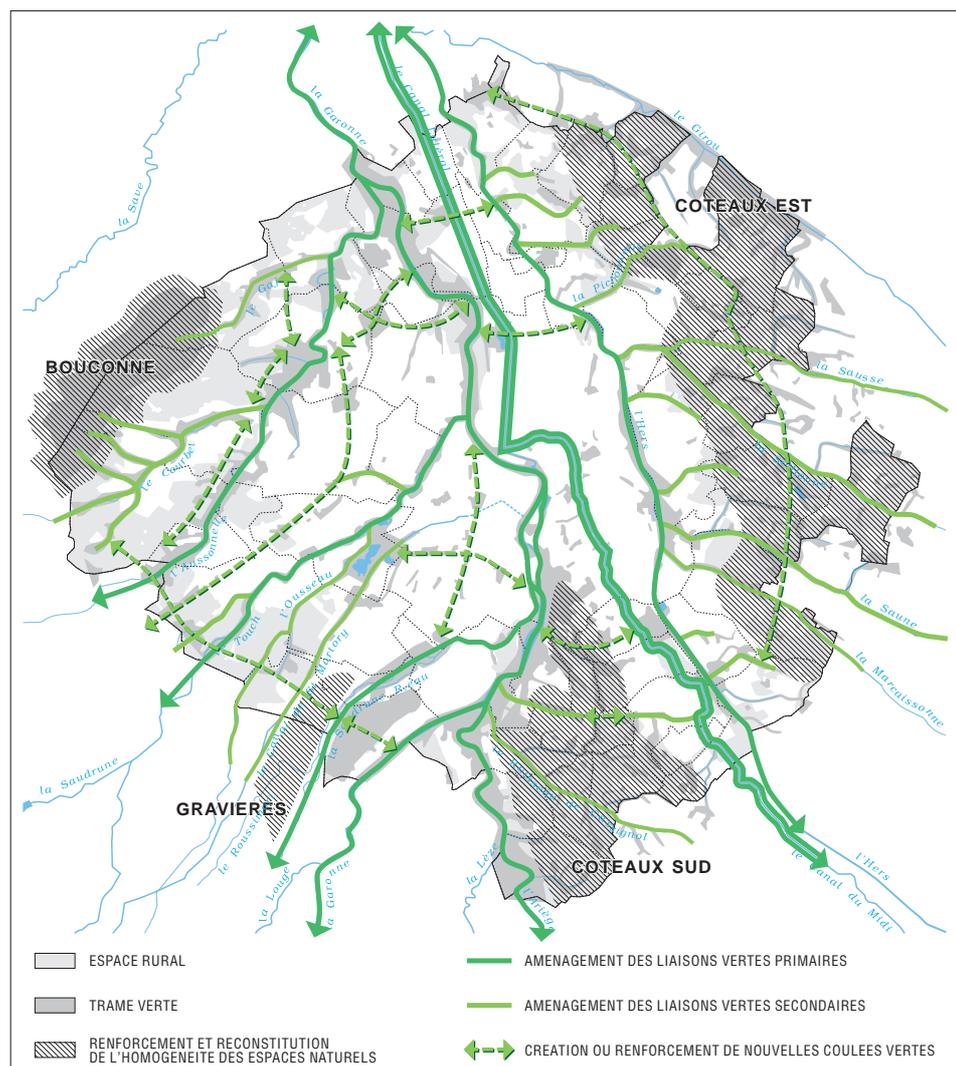
Des moyens de mise en oeuvre coordonnés

La mise en place du Réseau Vert nécessite la mobilisation de l'ensemble des collectivités dans un esprit de partenariat :

- intercommunal : la solidarité entre les communes s'impose car la majorité des espaces de nature sont aujourd'hui en périphérie,
- départemental : cohérence et articulation du réseau avec le Plan Départemental des Itinéraires de Randonnées et la promotion des activités nautiques sur l'Ariège et la Garonne.
- régional : en complémentarité des grands espaces de nature de Midi-pyrénées, et dans le cadre du Plan Vert Régional,
- institutionnel : un grand nombre d'acteurs locaux sont concernés (DIREN, Agence de l'Eau, O.N.F., C.R.P.F., D.D.J.S., Chambre d'Agriculture),
- associatif : associations de randonneurs, de protection de la nature et entreprises d'insertion professionnelle, ...

La prise en compte des espaces mais aussi des emplacements réservés au libre cheminement dans les documents d'urbanisme (P.O.S., Z.A.C., ...) est liée à une politique foncière volontariste qui passe par la création d'un outil de maîtrise foncière intercommunal qui pourra mettre en oeuvre diverses solutions : de l'acquisition à la maîtrise d'usage en passant par le conventionnement, la cession à l'amiable ou encore l'inaliénation des chemins.

Dès la conception : la gestion, le suivi et l'entretien seront réalisés sur un mode participatif pour optimiser la responsabilisation, l'appropriation et le respect des sites par les utilisateurs (information et pédagogie du public, formation du personnel des Services Espaces Verts, chantiers de jeunes).



Le réseau vert et bleu d'agglomération

3 DEVELOPPER UN PROJET POUR L'AGRICULTURE PERIURBAINE

UN TRIPLE ENJEU : ENVIRONNEMENTAL, ECONOMIQUE ET SOCIAL

L'espace rural (agricole et naturel) représente près de la moitié de l'aire du Schéma Directeur, soit 33 000 hectares ; sa disparition ne peut plus aujourd'hui être considérée comme une "fatalité".

Une fragilité structurelle profonde ...

- une conjoncture agricole difficile,
- une pression urbaine forte avec hausse du prix du foncier par anticipation,
- le désinvestissement et l'incertitude face à l'avenir,
- le vieillissement des exploitants,
- l'absence de succession assurée,
- l'enclavement et le mitage des exploitations.

... mais des atouts non négligeables

- une très bonne qualité des sols,
- des réseaux d'irrigation étendus (publics ou privés),
- un tissu local de formation agricole et de recherche agronomique,
- une forte structuration professionnelle,
- un marché de 800 000 consommateurs.

L'avenir de l'agriculture périurbaine est déterminé davantage par l'évolution de ses relations avec la ville et les citadins plus encore que par les conditions économiques relatives à la production agricole. C'est là sa spécificité.

La proximité d'un marché de plus de 800 000 consommateurs est un atout fondamental à condition que l'agriculture ne se limite pas aux seules productions céréalières : il est nécessaire de diversifier les produits et de rapprocher leur points de vente des habitants.

Mais le marché local ne saurait à lui seul justifier le maintien en production de 33 000 hectares de zones agricoles.

La protection et la gestion des espaces naturels agricoles doivent être assumées par les collectivités, en partenariat avec les agriculteurs et ce, pour deux raisons principales :

- le maintien d'espaces agricoles aujourd'hui précaires ne peut pas être garanti uniquement par des documents d'urbanisme (P.O.S., S.D.),
- la gestion des zones agricoles cohérentes dépasse le cadre des limites communales et ne s'arrête pas aux "frontières" de l'agglomération.

L'affirmation pour l'agglomération d'un équilibre tant spatial qu'économique et social implique la reconnaissance de l'agriculture comme partenaire à part entière et nécessite la valorisation de ses trois fonctions :

- **sa fonction économique** : garantir une production agricole de qualité destinée au marché local ou à l'expédition,
- **sa fonction de gestion de l'espace** : maintenir les équilibres naturels et paysagers, la structuration de l'espace,
- **sa fonction de services aux habitants** : accueillir, animer et affirmer un rôle culturel.

C'est pourquoi le Schéma Directeur préconise :

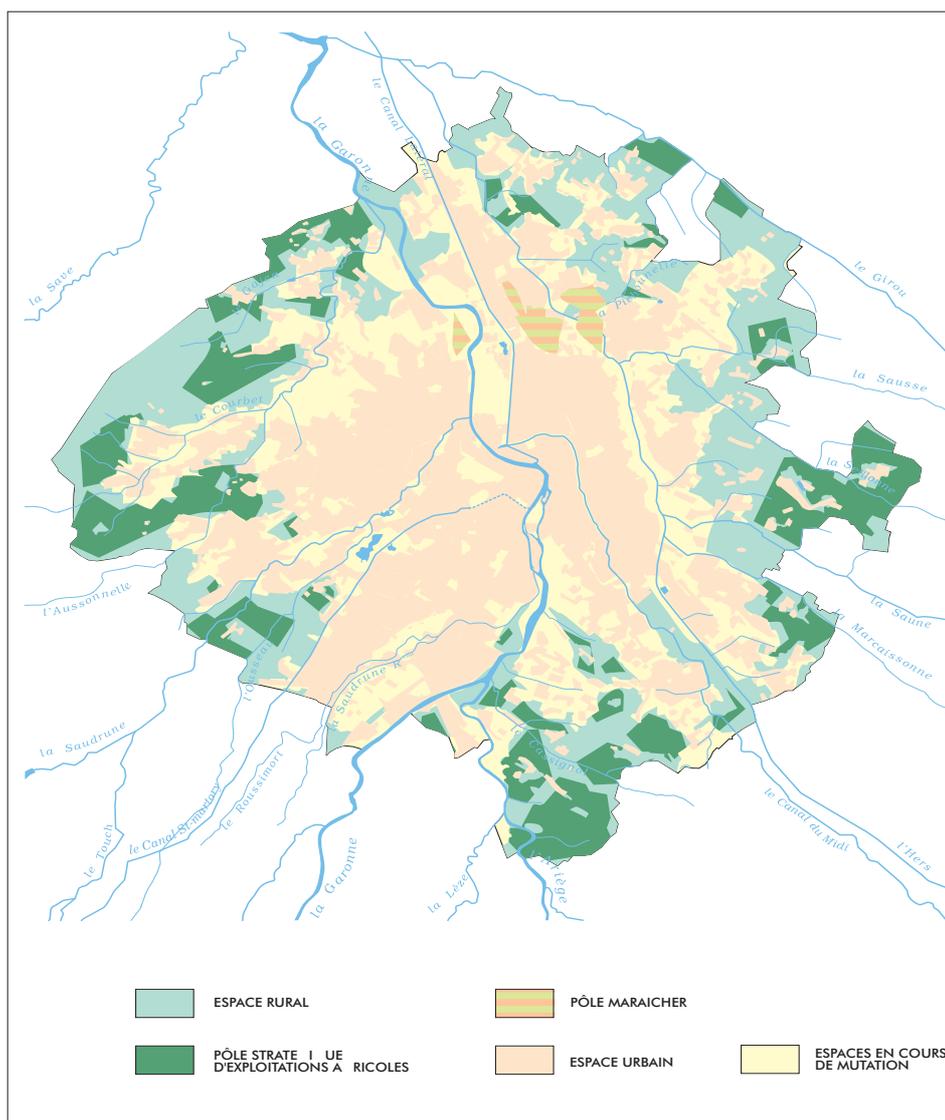
- la préservation de vastes territoires de la campagne périurbaine de l'agglomération,
- le maintien de l'activité agricole et la diversité des formes d'exploitation,
- la promotion d'une agriculture spécifique aux besoins de la cité.

FIXER UNE LIMITE URBAIN/RURAL

Il convient de limiter les extensions urbaines notamment sur les secteurs à fort potentiel (en termes économiques, paysagers ou sociaux).

Dans cet objectif, le Schéma Directeur s'est fixé une limite espace urbain/espace rural à partir des données :

- des documents d'urbanisme en vigueur (P.O.S., Z.A.C.) et des projets,
- de l'occupation agricole du sol actuelle,
- des données socio-économiques (viabilité économique et pérennité des exploitations).



Les espaces agricoles périurbains

Définir et préserver des zones d'activité agricole

Le rôle structurant de l'agriculture ne pourra jouer que si la viabilité des exploitations est assurée. **Seul le maintien d'une surface minimale homogène** peut garantir de bonnes conditions d'exploitation.

En deçà de ce seuil ⁽¹⁾, "l'érosion" de la zone devient inéluctable (mitage, terres morcelées, enclavées, ...).

La transcription future, dans les documents d'urbanisme, (P.O.S., Z.A.C., ...) de "zones d'activité agricole" pérennisées permettra de **lever définitivement l'ambiguïté qui règne sur la vocation future de ces terres :**

- les pôles stratégiques d'exploitations agricoles :
zones agricoles intensives, économiquement viables, équipées et bien structurées, consacrées à la grande culture et aux cultures spécialisées,
- les zones de maraîchage et d'arboriculture :
insérés dans la zone urbanisée, ces espaces participent directement à l'approvisionnement de l'agglomération tout en exerçant une fonction de relais naturel en milieu urbain,
- Les zones agricoles de protection paysagère et/ou biologique :
bien qu'en deçà de la masse critique, certains espaces agricoles jouent un rôle de coupure verte ou de liaison paysagère complémentaire des espaces de nature, des activités de services et d'accueil pourraient être développées dans ces espaces.

UNE POLITIQUE PUBLIQUE D'ACCOMPAGNEMENT

Une contribution de l'ensemble des partenaires sera nécessaire pour mener à bien une politique coordonnée de gestion et d'aménagement de l'espace agricole périurbain de l'agglomération.

Cette stratégie sous-tend une organisation complète des différentes filières agricoles périurbaines : recherche, formation, appui technique, financement, commercialisation, aménagements orientés autour de trois axes prioritaires :

■ Produire

- construire un réseau d'exploitations fortes,
- diversifier les productions,
- valoriser les produits locaux,
- consolider une politique par type de filières.

■ Gérer l'espace

- garantir les zones agricoles fortes,
- valoriser les complémentarités entre l'agriculture et la trame verte,
- développer les mesures agri-environnementales,
- intégrer l'entretien et la gestion des espaces naturels sensibles.

■ Accueillir

- valoriser le patrimoine rural (bâti et terroir),
- participer à l'animation des quartiers (marchés de plein vent),
- accueillir le grand public (agro-tourisme, fermes pédagogiques, ventes directes).

⁽¹⁾ La masse critique est estimée généralement à 2 000 ha de S.A.U. pour les grandes surfaces, 300 ha pour l'agriculture spécialisée et 50 ha pour les cultures hors sol.

**Un partenariat
indispensable au service
d'une solidarité
d'agglomération**

■ **Intercommunal**

Au-delà des seules mesures réglementaires de protection des espaces agricoles, une démarche prenant en compte les diverses formes de gestion solidaire de ces espaces de l'agglomération toulousaine doit être mise en oeuvre.

■ **Régional ou départemental**

Il faut signaler que l'agglomération est en quasi-totalité exclue des financements européens au titre de l'objectif 5 B (PDZR)⁽¹⁾, mais pourrait être candidate pour un "contrat de développement territorial" dans le cadre du prochain Contrat de Plan Etat/Région, en partenariat avec le Département.

La baisse de la S.M.I. pour l'agglomération permettrait de faciliter l'installation de jeunes sur des surfaces d'exploitation plus réduites dans les limites de leur viabilité économique pour dégager des revenus suffisants.

**L'entretien des espaces,
une gestion
supracommunale**

La protection et la valorisation des espaces paysagers et des coupures vertes à vocation récréative ne pourra être assumée par les seules communes-supports de ces sites. Une péréquation des charges et des ressources doit être mise en place (la création d'un fond intercommunal de prise en charge collective de ces zones est actuellement à l'étude dans l'agglomération).

Les diverses formes de rétribution (par conventionnement, par exemple) du travail (entretien, production, animation, accueil) des agriculteurs doivent être engagées, à différentes échelles par toutes les collectivités locales.

**Une maîtrise foncière, un
objectif prioritaire**

Les actions de maintien des zones agricoles supposent la mise en place d'une ou plusieurs structures de maîtrise foncière communales ou intercommunales en liaison avec la SAFER et éventuellement "chapeautées" par un établissement public foncier pouvant jouer le rôle d'arbitre de la concurrence pour l'occupation du sol.

⁽¹⁾ PDZR : Programme de développement économique des zones rurales.

LES OUTILS REGLEMENTAIRES ADAPTES

LES PROCEDURES	PRINCIPE	INTERETS
REMEMBREMENT-AMENAGEMENT	<ul style="list-style-type: none"> • Associer la révision du P.O.S. à un remembrement rural • Répartir les terrains agricoles et les terrains urbanisables entre les propriétaires 	<ul style="list-style-type: none"> • Restructurer les exploitations • Garantir le potentiel de production • Constituer une réserve foncière • Réserver 2 % des terrains pour équipements collectifs
LES O.G.A.F. ⁽¹⁾ PERIURBAINES Décret 70-488 du 08.06.1970 et article 2 C.E.E.	<ul style="list-style-type: none"> • Support administratif et financier des opérations visant à promouvoir une agriculture respectueuse de l'environnement 	<ul style="list-style-type: none"> • Souplesse de la procédure • Echange des terres à l'amiable • Aménagement (irrigation, drainage) • Développement des pluri-activités • Installation de jeunes
LES A.F.A. ⁽²⁾ Loi n° 90-95 du 23.01.1990	<ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise foncière et gestion collective des terrains agricoles, pour pérenniser les exploitations 	<ul style="list-style-type: none"> • Regroupement des unités foncières agricoles • Possibilités d'actions non liées directement à la production agricole • Protection intégrale des sites à long terme • Formule bien adaptée aux zones horticoles aménagées • Acquisition foncière pour la collectivité d'espaces verts à usage public
LES ESPACES NATURELS SENSIBLES Loi n° 85-729 Code de l'Urbanisme	<p>Deux volets d'action départementale :</p> <ul style="list-style-type: none"> • fiscal : taxe sur les constructions nouvelles, • foncier : délimitation des zones de préemption 	<ul style="list-style-type: none"> • Acquisition, aménagement, entretien • Possibilité de louer les terrains par des baux aux agriculteurs • Entretien d'espaces agricoles ayant un rôle paysager et menacés par l'urbanisation
FOND DE GESTION DE L'ESPACE RURAL Loi n° 95-115 du 04.02.1995 Décret n° 95-360 du 05.04.1995	<p>Financement d'actions d'entretien ou de réhabilitation de l'espace rural menées principalement par de agriculteurs</p>	<p>Entretien d'espaces agricoles en voie d'abandon. Entretien d'éléments naturels du paysage (chemin, etc...) Entretien d'espaces soumis aux risques naturels Mais enveloppes limitées et restrictions d'utilisation en milieu urbain</p>

⁽¹⁾ OGAF : Opération goupée d'aménagement foncier.

⁽²⁾ AFA : Association foncière agricole.

CHAPITRE 8

DES DISPOSITIFS CIBLES CONTRE LES RISQUES NATURELS, INDUSTRIELS ET LES NUISANCES URBAINES

1 PREVENIR LES RISQUES NATURELS

LES ENJEUX

Des phénomènes météorologiques d'intensité, de fréquence et de localisation aléatoires peuvent faire subir aux biens et aux personnes des dommages graves.

Cette notion de risque majeur pèse également sur l'agglomération toulousaine, dont le territoire est essentiellement soumis à deux types de risques :

- les crues de la Garonne et de ses affluents lors d'épisodes pluvieux exceptionnels (par leur durée, leur volume, leur rapidité) se répercutent en secteurs urbanisés,
- certains secteurs situés sur des formations géologiques sensibles sont susceptibles de "bouger" par glissement naturel ou modification de la stabilité du fait de l'intervention humaine (construction, talutage, érosion, ...).

Les habitants de l'agglomération encourraient des risques naturels si l'activité ou l'habitat se développaient sur les zones concernées. L'Etat et les collectivités ont donc la charge d'assurer un équilibre entre la pression urbaine et l'exposition aux risques et de minimiser ainsi les conséquences d'éventuelles catastrophes, rappelons que le risque "0" n'existe pas.

LES PRIORITES

ZONES INONDABLES

La **Garonne** et l'**Ariège** font l'objet de servitudes légales (décret du 6 juin 1951) concernant l'affectation et l'usage des sols dans les périmètres des surfaces submersibles correspondant au niveau des Plus Hautes Eaux Connues (P.H.E.C.).

Depuis, une modélisation de la crue historique de 1875 pour ces deux cours d'eau a permis de délimiter les secteurs à risque tenant compte des aménagements hydrauliques réalisés.

Les vallées de l'Hers, du Touch et de l'Aussonnelle ont fait l'objet d'études hydrauliques, les zones inconstructibles correspondent aux crues modélisées de fréquence centennale. D'autres cours d'eau sont sujets à débordement. Les limites de leurs zones inondables sont délimitées grâce à des enquêtes sur le terrain, des archives (Plus Hautes Eaux Connues), ou ponctuellement par des études hydrauliques récentes (Saune, Sausse,...)

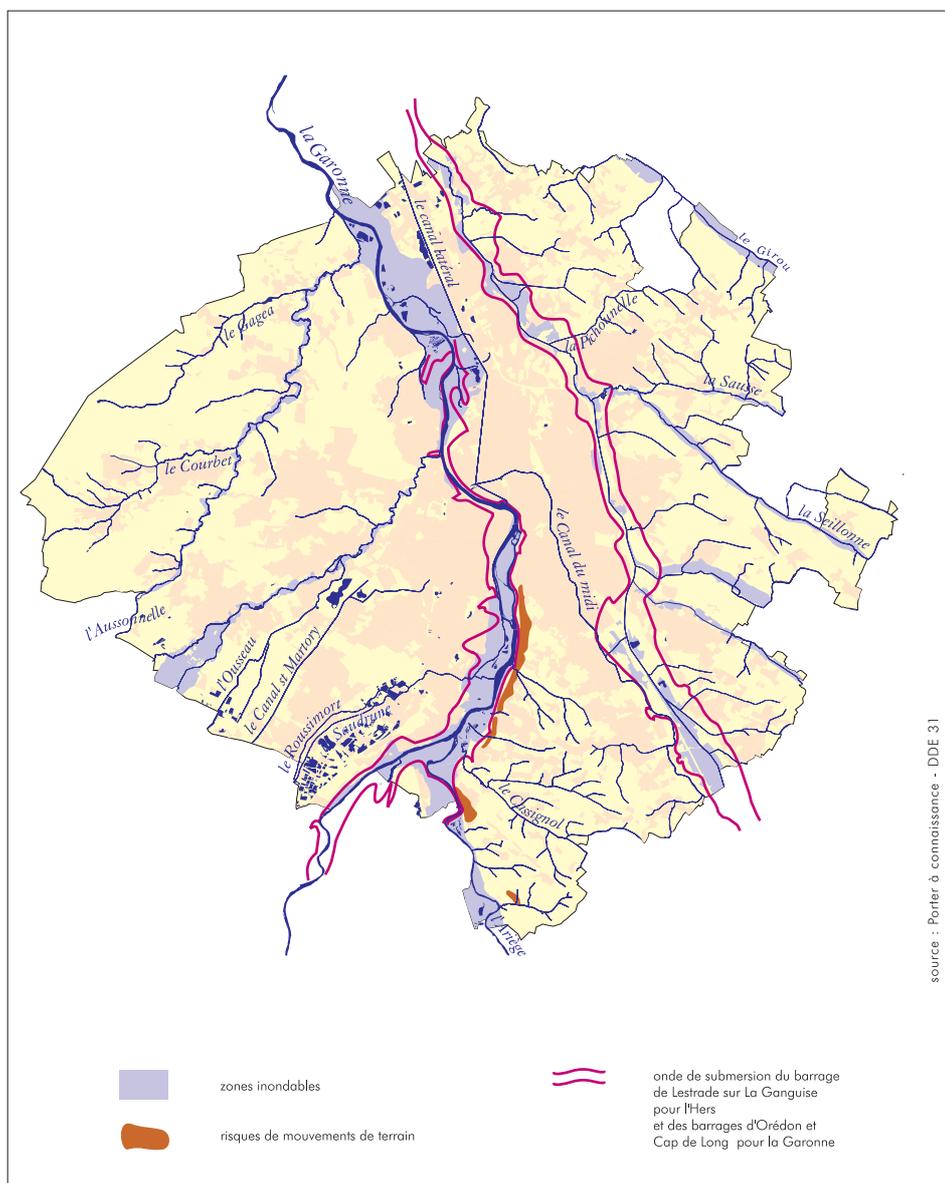
GLISSEMENT DE TERRAIN

La rive droite de la Garonne et celle de l'Ariège entre le fleuve et les coteaux sont soumises à des risques de glissement de terrain. Des études géologiques délimitent les zones de risque de glissement des falaises depuis Toulouse jusqu'à Clermont-le-Fort.

Un Plan de Prévention des Risques (P.P.R.) pour les zones à risque d'affaissement de terrain est en cours d'élaboration sur les coteaux Sud de la commune de Toulouse.

Ces divers secteurs ont tout récemment eu à subir les effets directs des risques naturels (inondation, affaissement de terrain, coulées de boues).

D'autres P.P.R. sont en projet pour les autres communes concernées. Dans ce cadre, seront réalisées des études détaillées.



Les risques naturels

LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Les principes à mettre en oeuvre pour la gestion des zones à risques naturels sont les suivants :

- interdire toute construction nouvelle à l'intérieur des zones inondables soumises aux aléas les plus forts et réduire le nombre des constructions exposées,
- réduire la vulnérabilité des constructions existantes ou éventuellement autorisées dans les autres zones inondables où les aléas sont moins importants.
- coordonner la lutte contre les risques d'inondation avec des actions à mener sur les bassins versants.

Les modalités de prise en compte sont les suivantes :

- priorité à l'eau dans le champ d'épandage des crues et contrôle strict de l'urbanisation. Ce contrôle de l'urbanisation passant par la délimitation dans les zones inondables de "centres urbains" existants⁽¹⁾, il reviendra aux communes de délimiter les zones d'interdiction ou d'adaptation de l'urbanisation dans leur P.O.S.,
- contrôler strictement l'extension de l'urbanisation dans les zones d'expansion des crues, qui jouent également un rôle dans la structure du paysage et l'équilibre des écosystèmes,
- éviter tout endiguement nouveau non justifié par la protection stricte de lieux fortement urbanisés,
- protéger strictement les zones de risque de glissement de falaise,
- mettre en place un dispositif dérogatoire de constructibilité exceptionnel et conditionnel pour les communes dont le territoire est totalement ou majoritairement inscrit en zone inondable.

LES MOYENS DE MISE EN OEUVRE

Les secteurs soumis aux risques d'inondation et de glissement de terrain devront faire l'objet d'une prévention globale grâce à :

- **une connaissance exhaustive** des secteurs à risque par des études à mener sur les sites non couverts par une protection légale ou ceux dont la protection serait à renforcer (détermination des zones d'aléas forts et majeurs),
Le S.D.A.G.E. a pour objectif de réaliser une cartographie indicative des zones inondables pour la Région Midi-Pyrénées,
- **l'inscription dans les documents d'urbanisme** des P.H.E.C. (Plus Hautes Eaux Connues), la détermination des droits et contraintes pour leur constructibilité, et les secteurs à risque d'affaissement,
- **la prescription de P.P.R.** (Plan de Prévention des Risques), qui mettent l'accent sur les mesures de prévention et qui se substituent aux anciennes procédures (P.E.R. et P.S.S., R.111-3)⁽²⁾,
- **une politique partenariale** impliquant les services ayant compétence dans le domaine de l'eau et les collectivités concernées (Agence de Bassin, Service hydraulique centralisateur) pour mettre en place des systèmes de prévision des crues, de surveillance et d'alerte ainsi que d'annonce et d'information de la population,
- **une solidarité intercommunale** d'amont en aval dans l'aménagement des territoires concernés : limitation de l'imperméabilisation des sols en amont, amélioration des pratiques culturelles, réalisation de bassins d'orage ou d'équipements publics écrêteurs de crue (la quantité d'eau et le débit rejetés après aménagement ne seront pas supérieurs à la situation antérieure), étude des effets de nouveaux endiguements,
- **la mise en place d'une procédure de suivi intercommunal** des études et de la mise en place de Schémas Directeurs d'Assainissement Pluvial réalisés par bassins versants à l'échelle de l'agglomération : ces études devront synthétiser les données concernant la **géomorphologie, l'hydrologie, l'hydraulique, l'environnement paysager**, et permettront d'articuler les phases du développement urbain avec les contraintes de type environnemental (inondabilité, protection de la trame verte et des berges des cours d'eau).

(1) : Cf. circulaire interministérielle du 24/04/96 relative aux dispositions applicables au bâti et ouvrage existant en zone inondable

(2) : P.E.R. : Plan d'Exposition aux Risques
P.S.S. : Plan des Surfaces Submersibles

2 CONTROLER LES RISQUES TECHNOLOGIQUES ET INDUSTRIELS

LES ENJEUX

L'attitude de la société face aux risques technologiques (la fabrication et le transport de matières dangereuses, ruptures de barrages hydroélectriques, accidents de centrales nucléaires...) s'est modifiée sensiblement et impose à l'Etat et ainsi qu'aux collectivités de passer de l'acceptation du risque au souci de prévenir, d'en limiter les effets et surtout d'informer les populations. La complexité des réseaux et la densité urbaine de l'agglomération la rendent vulnérable à certains types d'accidents qui pourraient prendre un caractère de catastrophe.

DES PRIORITES

Les risques industriels et technologiques encourus sont liés aux activités suivantes :

- la plate-forme chimique au Sud de Toulouse,
- les dépôts d'hydrocarbures liquides (Lespinasse, Blagnac, Escalquens et Toulouse) et liquéfiés (Fenouillet),
- les installations pyrotechniques militaires,
- le transport des matières dangereuses par route ou voie ferrée,
- les installations classées (soumises à autorisation préfectorale) diffuses ou regroupées (zone aéroportuaire),
- les risques de rupture de barrage vers la Vallée de l'Hers (barrage de la Ganguise dans l'Aude) et vers la Vallée de la Garonne (barrages de Cap de Long et Orédon dans les Hautes-Pyrénées).

Les risques liés à l'activité industrielle de la plate-forme chimique Sud restent la principale préoccupation (incendie, fuite de produits toxiques, explosions) en matière de maîtrise des risques technologiques à Toulouse, dans la mesure où ce site, à proximité du centre de l'agglomération, regroupe trois usines soumises à la directive SEVESO (article 5) : la société "La Grande Paroisse", la S.N.P.E. et Tolochimie. Les risques d'explosion et d'incendie liés aux dépôts d'hydrocarbures liquéfiés de Fenouillet sont également une préoccupation majeure.

LES GRANDES ORIENTATIONS

Avec l'aide des partenaires institutionnels, l'agglomération peut se fixer un certain nombre d'objectifs visant à contrôler et maîtriser ces risques :

- maintenir la vigilance sur les risques de pollution accidentels (eau potable, transport de matières dangereuses),
- la maîtrise à long terme de la localisation des sites industriels, leur reconversion,
- la définition de nouveaux territoires d'accueil,
- l'organisation de plans de circulation des matières dangereuses,
- la protection particulière des zones résidentielles exposées,
- le contrôle et l'application des règles et contraintes de constructibilité et d'urbanisme autour des sites à risques.
- l'aménagement de l'espace visant à séparer les zones résidentielles des zones industrielles nuisantes ou à risques.

Ces orientations pourront entraîner selon les cas :

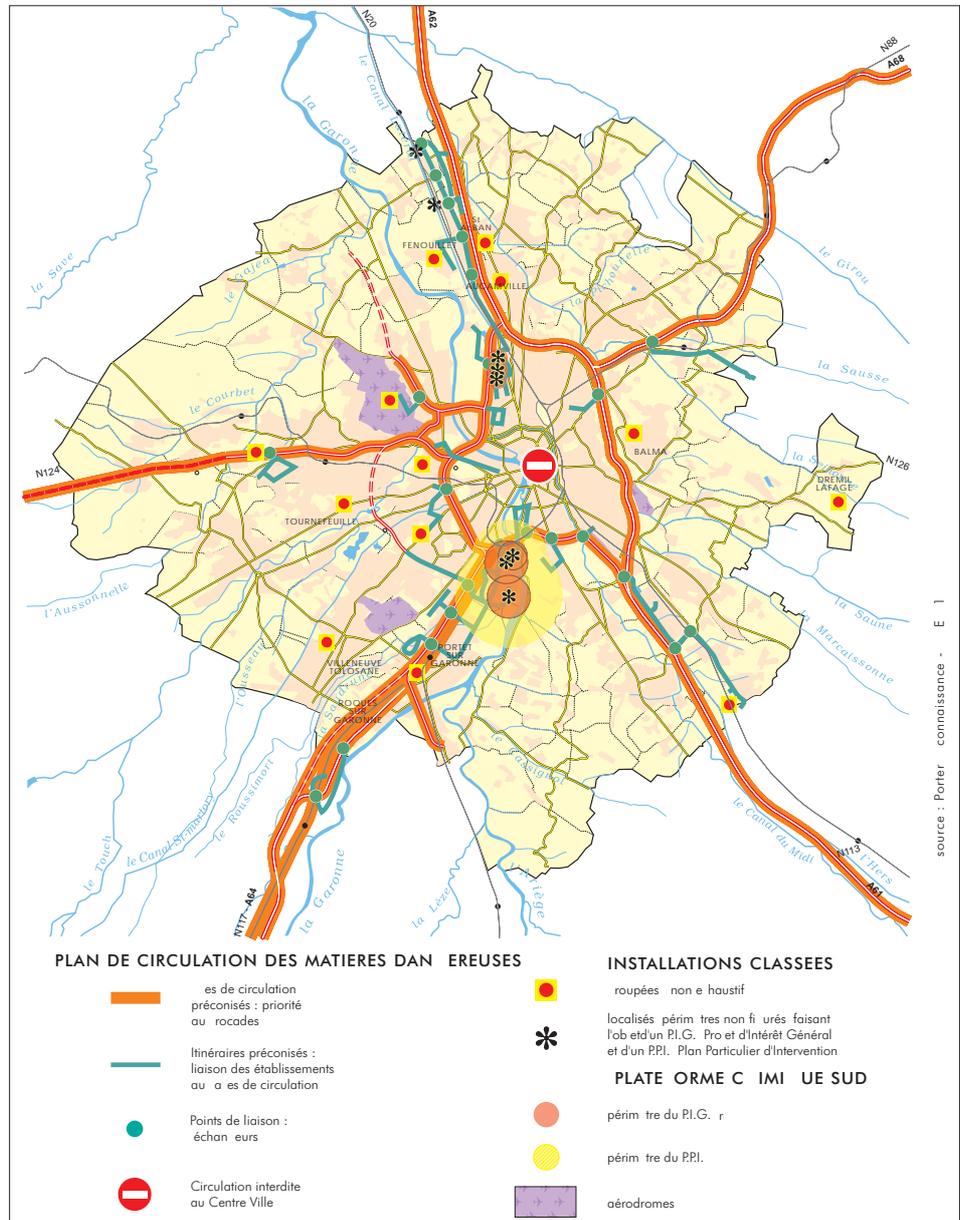
- l'inconstructibilité totale ou partielle,
- l'interdiction ou la limitation des établissements publics et notamment les "locaux à sommeil",
- "le statu quo" de la population résidente,
- l'interdiction ou la réalisation sous certaines conditions de nouveaux aménagements,
- la réalisation de voies nouvelles de desserte permettant l'intervention des secours et l'évacuation des populations,
- le contrôle de changement éventuel d'affectation de locaux situés dans les secteurs à risques,
- l'intégration de zones d'activités tertiaires complémentaires des zones industrielles (rôle tampon entre les secteurs à risques et les zones résidentielles).

LES MOYENS A METTRE EN OEUVRE

Pilotée par la D.R.I.R.E., une instance de concertation a été créée : le S.P.P.P.I. (Secrétariat Permanent pour la Prévention des Problèmes Industriels) qui regroupe un très large éventail de partenaires : les élus de 17 communes, les industriels, les associations (de consommateurs, de quartiers, de défense de la nature...), les syndicats, la presse, les services de l'Etat, le corps médical, les scientifiques..., afin de statuer sur les moyens à mettre en place pour identifier, prévenir et réduire les pollutions et risques, mais aussi familiariser, informer et éduquer la population.

En complément des actions de prévention des risques technologiques de la compétence de l'Etat (prévention des risques et organisation des secours), il est nécessaire de définir des conditions d'occupation des sols de nature à limiter les dangers ou à faciliter les secours :

- inscription dans les documents d'urbanisme (P.O.S. et S.D.) des périmètres de protection fixés par les P.I.G. (Projet d'Intérêt Général),
- la prescription des P.P.I. (Plan Particulier d'Intervention),
- l'élaboration de P.P.R. (Plan de Prévention des Risques),
- l'élargissement de l'aire géographique du S.P.P.P.I. à celle de l'agglomération.



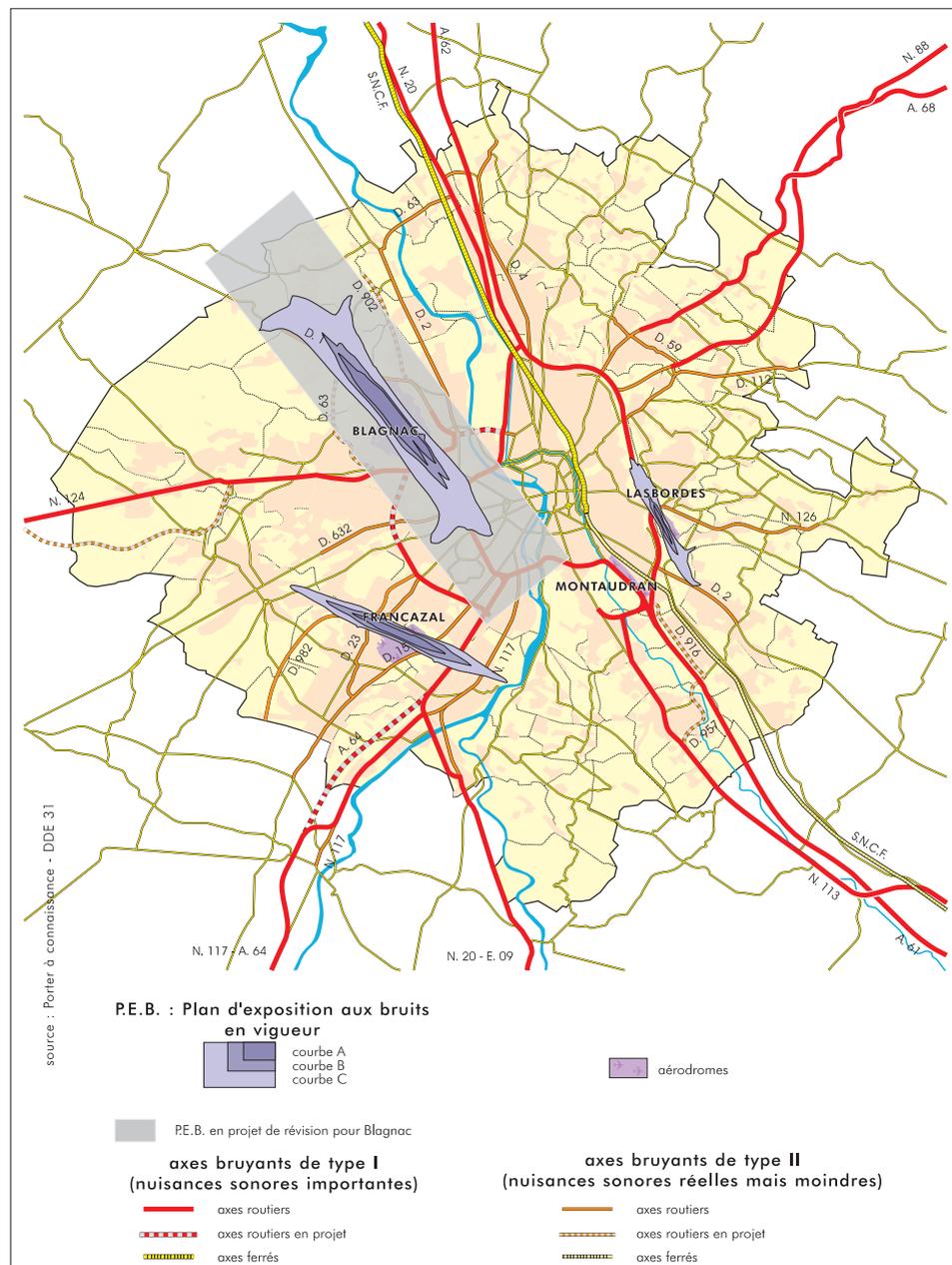
3 LUTTER CONTRE LES NUISANCES URBAINES

LES DEUX PREOCCUPATIONS MAJEURES EXPRIMEES LE PLUS SOUVENT PAR LES HABITANTS DE L'AGGLOMERATION CONCERNENT LA POLLUTION PHONIQUE ET LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE.

LE BRUIT

Si la perception du bruit et la plus ou moins grande tolérance à la gêne qu'il occasionne sont des notions très subjectives et variables selon les individus ou le contexte social, ces nuisances portent atteinte à la qualité de la vie et à la santé et occasionnent des coûts sociaux élevés.

L'agglomération subit les effets de la diffusion des nuisances générées par diverses activités bruyantes (conflit de cohabitation, augmentation du bruit ambiant) situées sur l'ensemble de son territoire. Cette dispersion ne permet pas la création de zones de bruit et de zones de calme.



Les nuisances sonores

Des secteurs résidentiels de grande étendue sous les courbes de bruit (A, B et C) de trois des quatre aéroports ou aérodromes (le site de Montaudran n'est pas assujéti à un P.E.B.) situés en périphérie subissent des nuisances phoniques malgré la tolérance observée par la population, eu égard à l'enjeu économique de l'activité aéronautique : vols d'essais en particulier.

Le territoire de l'agglomération est traversé par de multiples axes bruyants (radiaux, ou tangentiels) correspondant aux infrastructures routières ou ferrées écoulant de grands volumes de trafic. La connaissance de ces zones bruyantes permettrait de mettre en place une politique de prévention consistant, entre autre, à limiter l'habitat dans ces zones et contrôler la constructibilité des sites limitrophes.

Développer les outils de connaissance, de protection et de prévention contre les pollutions sonores

- la réalisation de protections phoniques près des zones résidentielles non protégées (murs antibruit, merlons sur les axes bruyants, isolation de l'habitat et des équipements publics, ...),
- l'élaboration d'une stratégie globale pour la localisation des espaces urbains futurs s'appuyant sur la constitution d'un observatoire du bruit et d'une carte phonique technique prenant en compte les niveaux physiques mesurés en situation réelle,
- dans les documents d'urbanisme, la prise en compte de la loi sur le bruit concernant les axes terrestres (décrets d'application du 09.01.95) et des Plans d'Exposition au Bruit des aérodromes, dont le but est de maîtriser l'urbanisation à proximité des aérodromes afin d'éviter d'exposer à terme de nouvelles populations et de préserver l'activité aéronautique et l'équipement aéroportuaire.
- la concertation entre les habitants (les associations de quartier) et les services concernés (administration, industriels...) doit être poursuivie de façon constructive avec l'appui des collectivités locales.

Pour prendre en compte le développement ultime de la plateforme aéroportuaire, le P.E.B. de l'Aéroport de Blagnac devrait être révisé à moyen terme, la carte thématique des nuisances sonores intègre les courbes de bruit A₉₆, B₈₉, C₈₄ et C₇₈. Sur la carte de Destination générale des sols sont reportés les P.E.B. actuellement en vigueur des aérodromes de Blagnac, Francalzal et Lasbordes.

CONNAITRE ET LUTTER EFFICACEMENT CONTRE LA POLLUTION DE L'AIR

Le problème de la qualité de l'air se pose en termes de nuisances du fait de l'augmentation des composés polluants (Pb, SO₂, NO_x, HCl, CO, ozone et radioactivité) qui nuisent à la santé, mais également en termes de risques majeurs. Les sources de pollution atmosphérique dans l'agglomération sont de deux ordres :

- **d'origine diffuse** : la circulation automobile et le chauffage urbain restent les émissions les plus importantes et en constante progression.
- **d'origine concentrée** : les usines de la plate-forme chimique Sud, l'incinérateur du Mirail, et quelques établissements industriels spécifiques ont considérablement réduit leurs émissions.

Malgré l'effet bénéfique des vents nettoyant l'atmosphère à basse altitude, on observe, à certaines périodes, des records de concentration de l'ozone dus à une mauvaise diffusion de l'air (fortes chaleurs et inversion de température), notamment en périphérie sous les vents dominants (Ouest et Sud-Est).

Des efforts importants ont été faits pour connaître et lutter contre la pollution de l'air :

- mise en place d'un réseau de mesures (ORAMIP) pour l'ensemble des indicateurs de la qualité de l'air,
- politique de communication et de diffusion des résultats auprès du public,
- lutte contre les pollutions à la source (en partenariat avec le S.P.P.P.I.) : installation de filtres dans les usines émettrices ou conception de nouveaux procédés de fabrication moins polluants,
- campagne de dépistage d'odeurs, baptisée CIRANO.

Renforcer les dispositifs pour lutter contre la pollution atmosphérique avec tous les partenaires de l'agglomération

- la participation des collectivités locales et supracommunales au confortement du réseau de mesures de l'ORAMIP (en particulier l'installation des capteurs d'ozone en périphérie toulousaine) apportera une meilleure connaissance de la qualité de l'air selon les normes européennes et une information correcte du public, voire le déclenchement d'alertes en cas de dépassement des seuils,
- le développement des transports en commun, leur accessibilité depuis les secteurs d'activité et d'habitat et la limitation des déplacements en voiture particulière sont des objectifs qui participeront à la lutte contre la pollution de l'air,
- la mise en service de la première ligne du métro a ainsi permis de réduire de 5 % la circulation au centre-ville,
- la concertation entre les industriels, les gestionnaires d'équipements (incinérateur, stations d'épuration), les organismes concernés (ORAMIP, l'ADEME, SPPPI, D.R.I.R.E.) et les collectivités locales permettra de réduire les émissions de polluants ou les nuisances olfactives,
- l'encouragement à l'utilisation de véhicules électriques en centre-ville.

LES DECHETS

Vers une collecte plus sélective

Les déchets urbains sont répartis en deux grands groupes indépendants selon la catégorie de leurs émetteurs :

- les déchets des ménages comprennent les ordures ménagères, les déchets des jardins, les déchets encombrants et les Déchets Ménagers Spéciaux (D.M.S.). Ils doivent être collectés et éliminés par les communes ou leur regroupement ; on leur adjointra les déchets des établissements ou services dont elles sont directement gestionnaires (boues de stations d'épuration communales, résidus d'entretien des jardins publics, déchets ultimes de traitement des ordures, ...). Les D.M.S. doivent être collectés par les collectivités, le plus souvent en déchetterie ou valorisés dans des installations spécifiques.
- les déchets industriels recouvrent toutes les autres sortes de déchets produits dans le cadre d'activités économiques privées ; leurs producteurs sont seuls légalement responsables. Toutefois, certains de ces déchets comme les D.I.B. (Déchets Industriels Banals) assimilables aux déchets ménagers peuvent suivre les mêmes filières de traitement et sont souvent pris en charge par les collectivités locales (au titre de service aux entreprises), moyennant un surdimensionnement de leurs installations propres.

De même, le traitement de certains déchets comme les déchets hospitaliers, diffus ou non, peut être assuré dans les installations des collectivités lorsqu'elles sont pourvues des dispositifs adéquats (incinérateurs spéciaux, ...).

Les déchets de ménages comprennent les ordures ménagères, les déchets des jardins et les déchets encombrants.

La collecte des ordures ménagères effectuée partout en conteneurs plastiques, devenue propre et silencieuse, est assurée par les communes ou par l'un des douze Syndicats les regroupant, en moyenne deux ou trois fois par semaine.

La collecte sélective avec un tri à la source par les ménages commence à voir le jour dans certaines communes, dans le but de recycler un maximum de produits et de diminuer les tonnages d'ordures à traiter.

Des lieux d'apports volontaires pour le verre recyclé encore insuffisamment présents, (ceux pour les papiers et cartons sont en voie de généralisation, ainsi que les plastiques) devront être développés sur l'agglomération.

La collecte des encombrants tend à se généraliser chez les particuliers, soit régulièrement avec des fréquences assez faibles, soit sur appel téléphonique. Des déchetteries (centres de tri et d'apports volontaires des encombrants et des déchets de jardins) sont créées sur certaines communes, mais il faut en créer de nouvelles.

Le traitement des déchets est aujourd'hui le point faible de la chaîne de ramassage (fermeture des décharges proches de l'agglomération, limite de la capacité des usines existantes, ...). La place de la collecte sélective et de la valorisation matière doit être précisée et développée dans la réorganisation de la gestion des déchets ménagers (objectif : passer de 5 à 20 % à l'horizon 2000-2005).

Une estimation théorique sur la base des ratios suivants :

- 345 kg/hab/an en milieu périurbain,
 - 365 kg/hab/an en milieu urbain,
- permet d'évaluer la production d'ordures ménagères à :
- en 1990 : environ 230 000 t,
 - à l'horizon 2015 : environ 300 000 t.

Le législateur (loi du 13 juillet 1992) a confié à l'Etat la mise en oeuvre de divers plans selon les principes généraux de proximité, d'information et de planification :

- au niveau national pour les déchets nucléaires,
- au niveau régional pour les déchets industriels et hospitaliers non assimilables aux ordures ménagères,
- au niveau départemental pour les déchets ménagers.

LE PLAN DEPARTEMENTAL D'ELIMINATION DES DECHETS MENAGERS ET ASSIMILES DE LA HAUTE-GARONNE

Le Plan Départemental d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés de la Haute-Garonne a permis de dresser le bilan suivant :

- **la fermeture progressive des décharges avec l'échéance de 2002 :**
 - Lapeyrouse-Fossat : fermée fin 1996,
 - Clarac II : fermée en 1996,
 - Muret : fermée,
 - Drémil-Lafage : fermée en 1995
 - Sorèze : fermée en 1995,
- **la saturation de l'unité de traitement de Toulouse-Mirail à 150 000 t/an, et sa mise aux normes européennes réalisée fin 1994.**

La capacité pour absorber la production actuelle d'ordures ménagères est insuffisante. L'usine de Toulouse-Mirail a pu être intégrée au plan compte tenu de sa récente mise aux normes.

Le Plan Départemental s'est structuré à partir de l'existence de trois projets :

- la création du Syndicat Mixte DECOSET (A.P. du 03.12.93),
- la préfiguration du Syndicat Mixte d'Etude Garonne-Pyrénées auxquels sont rattachés les communes du Sud de l'agglomération,
- le programme de la Ville de Toulouse.

LE ZONAGE

L'agglomération toulousaine (aire S.D.A.U.) est concernée par trois des quatre zones définies par le Plan Départemental (Cf. carte) :

- zone 1 : aire d'étude DECOSET
- zone 2 : Toulouse et Blagnac
- zone 3 : secteur Centre et Sud de la Haute-Garonne

Sur ces trois zones, il conviendra de veiller au respect de l'esprit de la loi (une variante au zonage proposé concerne les deux communes de Cugnaux et Villeneuve-Tolosane qui peuvent être techniquement rattachées à la zone 1 ou 2).

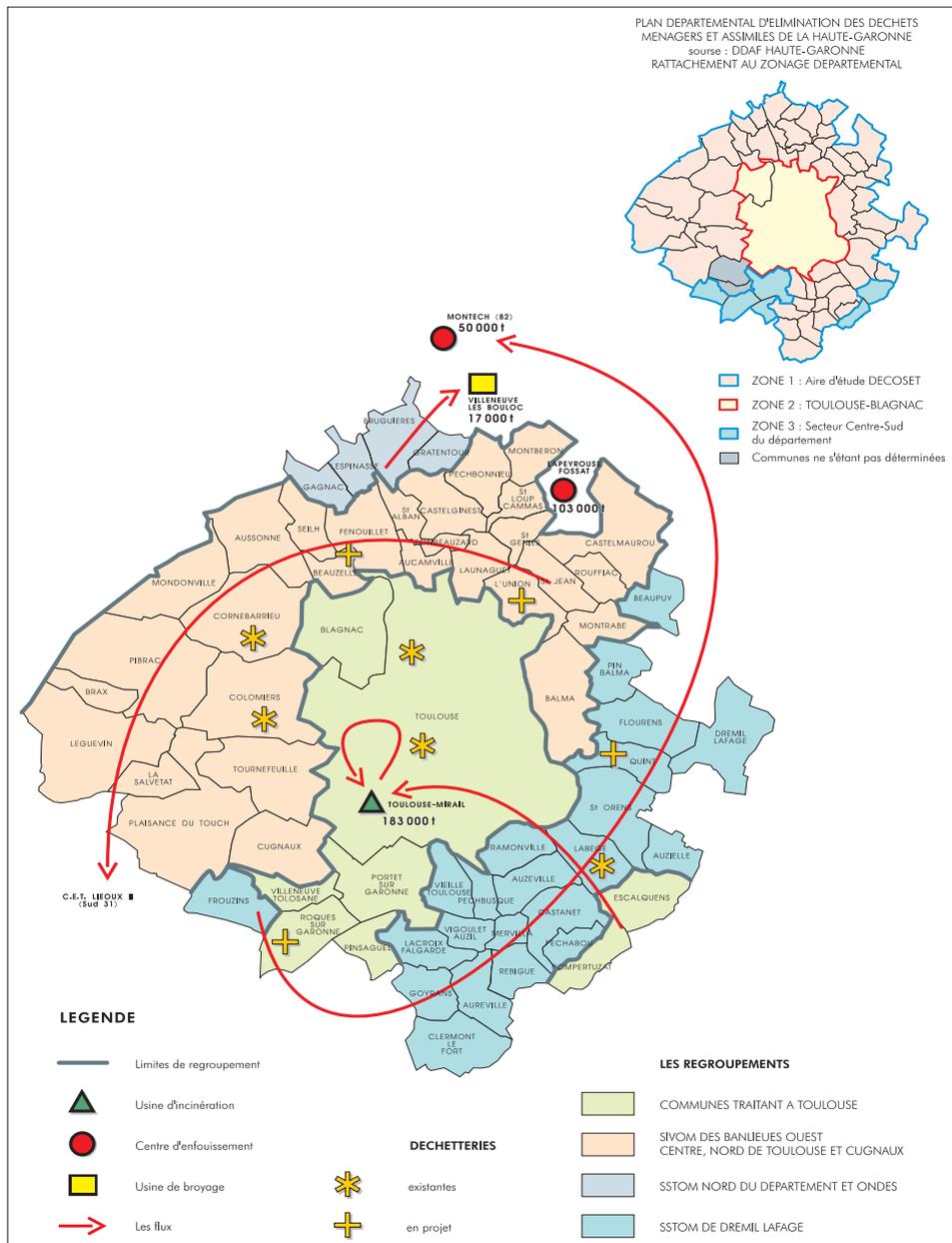
LES OBJECTIFS FIXÉS :

Le Plan Départemental s'est fixé quatre axes d'objectifs :

- le renforcement des capacités de traitement,
- le développement de la valorisation,
- la cessation d'activité et/ou la réhabilitation des sites,
- la conformité des choix d'implantation nouvelle aux documents d'urbanisme.

PRINCIPALES ACTIONS ENVISAGÉES :

- une nouvelle unité d'incinération (DECOSET),
- un quatrième four au Mirail,
- le compostage des déchets verts,
- l'incinération des D.I.B. et déchets hospitaliers,
- le traitement des boues de Ginestous,
- le développement de la collecte sélective, en participation ou en amont volontaire,
- l'unité de Clarac au Sud du département étant à saturation des solutions transitoires et à long terme sont à envisager d'urgence,
- au Sud du département, le C.E.T. de Lieoux II remplace le site de Clarac, assure le traitement des déchets en phase transitoire et constituera la décharge ultime.



*Le traitement des déchets
zonage du plan départemental*

4 ORGANISER UNE GESTION GLOBALE DU CYCLE DE L'EAU

«L'EAU FAIT PARTIE DU PATRIMOINE COMMUN DE LA NATION»
LOI SUR L'EAU DU 3 JANVIER 1992.

Le thème de l'eau constitue une des principales composantes de l'environnement de l'agglomération toulousaine, qui s'est développée et structurée autour du bassin fluvial de la Garonne et des canaux.

Si la ville et l'eau ont entretenu dans l'histoire des liens étroits (transport, pratiques économiques et sociales), ces derniers sont le plus souvent ignorés de nos jours, mais restent inscrits dans la mémoire et l'imaginaire collectif des toulousains.

L'eau est un patrimoine naturel indispensable et inestimable. Cette ressource renouvelable est vulnérable et peut se faire rare.

Au-delà de la simple satisfaction des besoins fondamentaux et vitaux (alimentation en eau potable, irrigation des cultures, protection contre les inondations, besoins industriels...) de nouvelles demandes et de nouveaux usages ont vu le jour depuis une décennie, souvent motivés par des préoccupations écologiques, économiques et sociologiques.

Les populations citadines redécouvrent l'importance des **principes d'équilibre, de régulation et de cycles**, notamment dans le domaine de l'eau.

Toulouse, comme bien d'autres agglomérations, cherche aujourd'hui à réintégrer les voies d'eau, les plans d'eau et leurs espaces limitrophes dans l'aménagement urbain : protéger, valoriser, tirer partie de cette ressource naturelle en y développant de multiples usages potentiels (baignade, pêche, nautisme, ...), et tisser une véritable trame verte et bleue à partir du réseau hydrographique existant.

Conformément à la loi sur l'eau du 03.01.92 et au S.D.A.G.E. Adour-Garonne, l'agglomération se doit de gérer de façon équilibrée les milieux aquatiques et leurs usages afin de garantir un développement durable. Elle doit se fixer des objectifs de quantité et de qualité, en intégrant les développements urbains dans le respect des microbassins versants, de façon solidaire d'amont en aval à l'intérieur du grand bassin Adour-Garonne.

Les programmes d'actions à entreprendre à terme pour les collectivités devront être définis (assainissement, eaux usées, gestion des eaux pluviales).

LA RESSOURCE EN EAU : QUEL BILAN ?

Les sources de pollution sont aujourd'hui identifiées et totalement liées aux divers usages de l'eau :

- la pollution domestique nette rejetée par les collectivités est plutôt en augmentation, malgré la multiplication croissante des investissements en stations d'épuration (50 aujourd'hui),
- l'agriculture : les nitrates et phosphates dégradent non seulement la qualité des nappes superficielles, des terrasses alluviales de la Garonne, mais plus accessoirement les aquifères profonds,
- l'industrie : la chimie, les textiles, l'agro-alimentaire, les ateliers de traitement de surfaces, les bois et papiers sont les secteurs le plus polluants (matières organiques), mais sont en régression sensible du fait, entre autres, de l'amélioration des procédés de fabrication,
- les eaux de ruissellement : importantes en milieu urbain très imperméabilisé, elles recueillent les produits polluants des chaussées et parkings (métaux lourds, résidus, caoutchouc, hydrocarbures...).

LA GARONNE ET SES AFFLUENTS

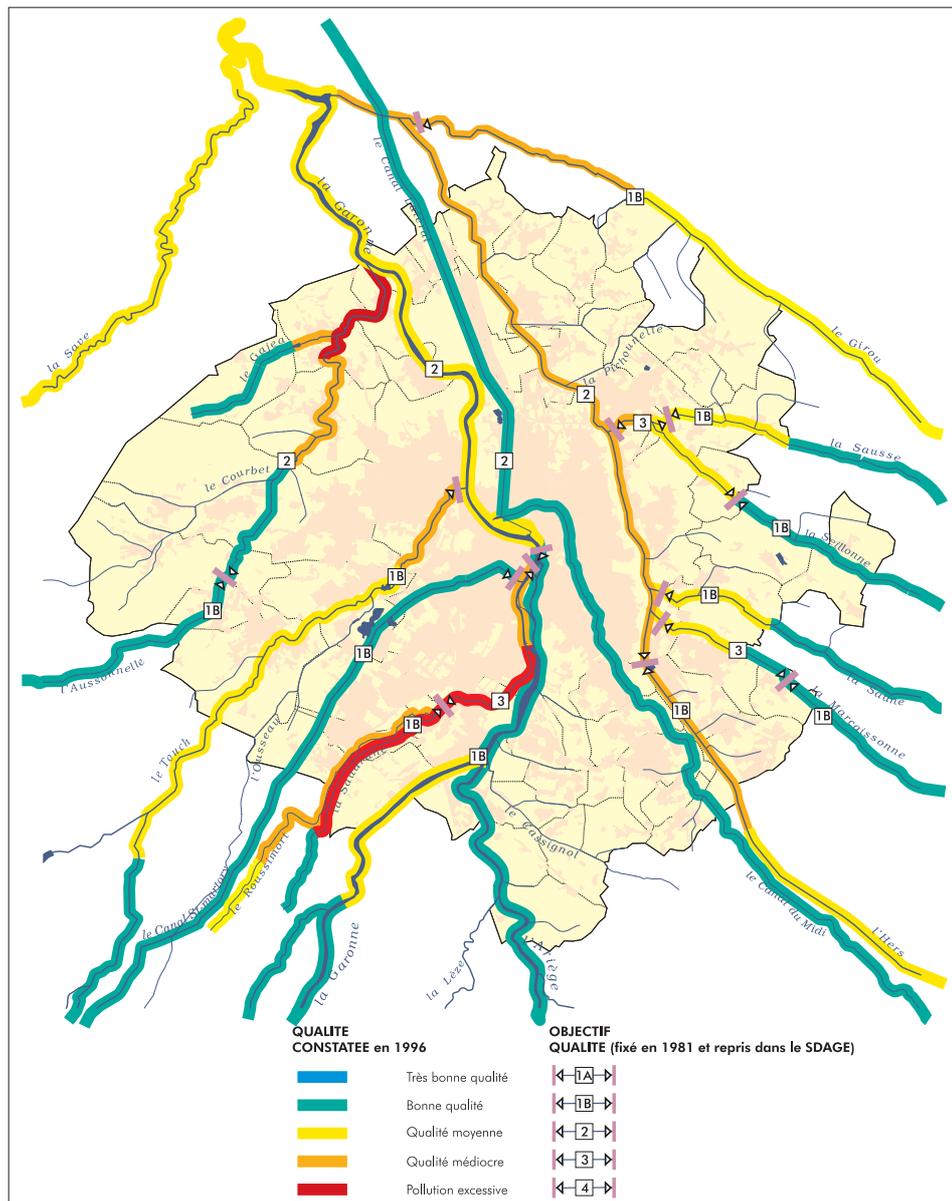
D'une manière générale, la faiblesse des débits d'étiage des affluents (excepté l'Ariège), l'importance des déversements d'origine domestique et industrielle dans leur cours urbain et les sollicitations agricoles en amont compromettent la qualité de leurs eaux et par conséquent celles de la Garonne.

De qualité «bonne» en amont de l'agglomération, où subsistent quelques indicateurs de pollution domestique (bactériologique, ammoniacale, phosphate), la Garonne se dégrade sous l'effet des rejets industriels et urbains qu'elle reçoit en traversant l'agglomération toulousaine.

La qualité de l'eau n'étant pas toujours conforme aux objectifs, ces rejets :

- compromettent sa vocation piscicole,
- accroissent les coûts d'approvisionnement en eau potable de la ville, et augmentent les risques d'eutrophisation du fleuve, car en aval de l'agglomération, la qualité de l'eau peut devenir «médiocre» en période d'étiage sévère.

Les zones reconnues comme les plus sensibles à l'eutrophisation correspondent aux bassins versants des affluents rive gauche de la Garonne entre la Sauronne et la Save, et à ceux en rive droite des affluents de la Vallée de l'Hers.



Qualité des eaux

Le S.D.A.G.E. (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassin Adour-Garonne) approuvé le 06.08.96, est opposable à l'Etat, aux collectivités depuis le 16.09.96 :

- les rives de ses cours d'eau abritent un patrimoine biologique remarquable,
- la Garonne est un axe privilégié pour les poissons migrateurs,
- il est nécessaire d'assurer des débits suffisamment importants pour assurer en qualité et en quantité les divers usages de l'eau. Le S.D.A.G.E. propose un Débit d'Objectif d'Etiage (D.O.E.) compris entre 48 et 52 m³/s à Portet-sur-Garonne, un débit de crise (DCR) de 27 m³/s, valeurs à valider par les acteurs dans les deux ans.

90 % des besoins en eau de l'agglomération (300 litres/jour/habitant avec des pointes dépassant les 500 l/jour/habitant en été) sont issus des eaux superficielles et, principalement, de la Garonne ou de ses sous-systèmes (Saint-Martory, Louge, Touch). La disponibilité des ressources en eau est très inégalement répartie dans le temps puisque les débits des cours d'eau peuvent varier de 1 à 20, voire de 1 à 100 ! Cependant, il n'y a jamais eu de pénurie pour l'adduction d'eau potable.

Suite à l'approbation du S.D.A.G.E., l'agglomération pourrait se doter d'un S.A.G.E. (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) sur des périmètres géographiques à définir en cohérence avec les unités hydrogéographiques pour appliquer au niveau local les six grands axes d'actions du S.D.A.G.E. :

- gestion et protection des milieux aquatiques,
- gestion qualitative de la ressource,
- gestion quantitative,
- gestion des risques de crues et inondations,
- organisation et gestion de l'information «eau»,
- organisation de la gestion intégrée.

L'INTERCONNEXION DES RESEAUX A.E.P.

Des actions pour assurer une fourniture de l'eau en quantité et en qualité

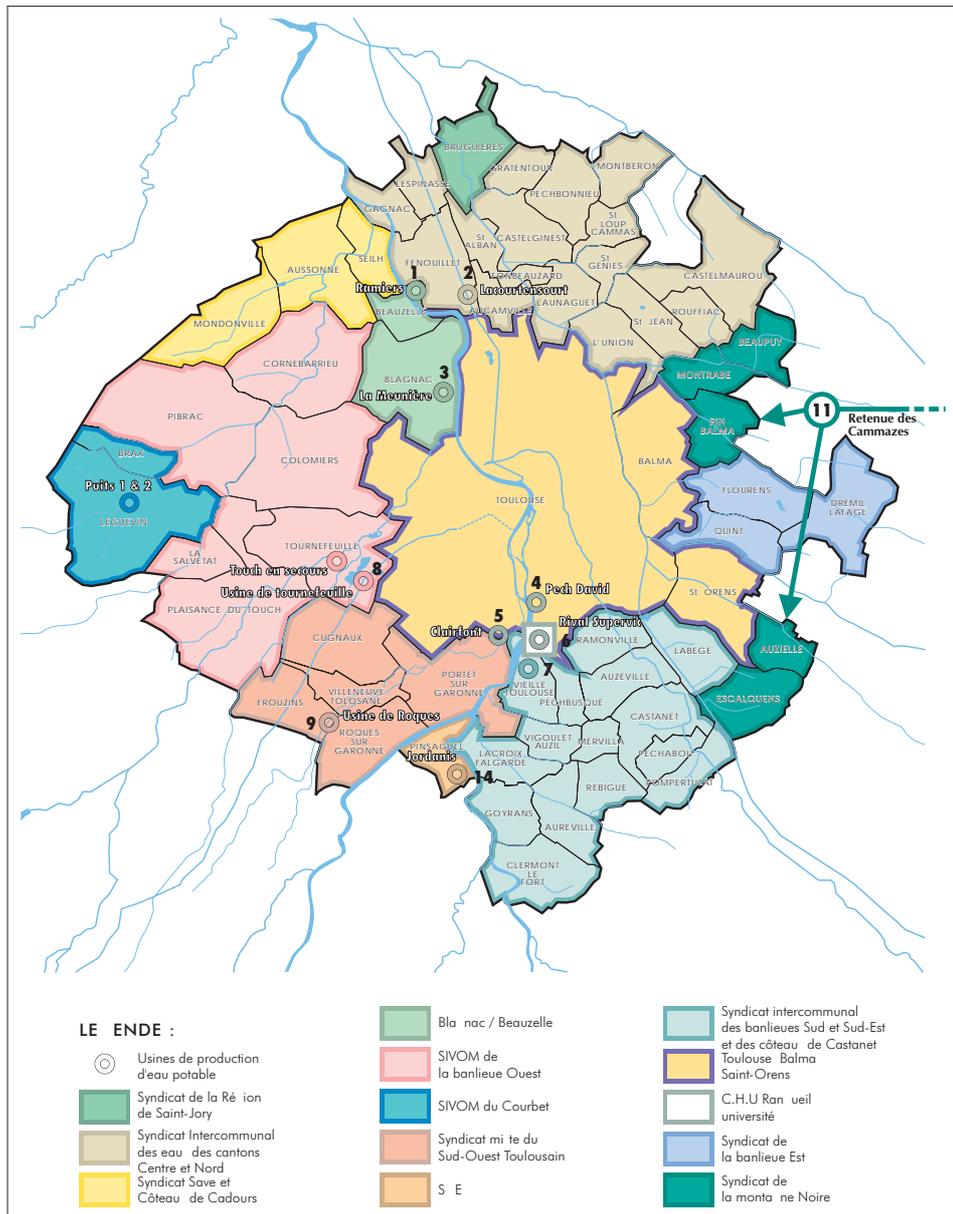
L'agglomération toulousaine devra assurer, en moyenne, la production et la livraison, chez les différents abonnés, de plus de 200 000 m³ d'eau de bonne qualité par jour.

Ces quantités ne tiennent pas compte de prélèvements industriels et de l'irrigation des terres agricoles, alors que cette eau provient des mêmes ressources de base (Garonne, Ariège, Canal et nappes phréatiques) que celles de l'eau potable.

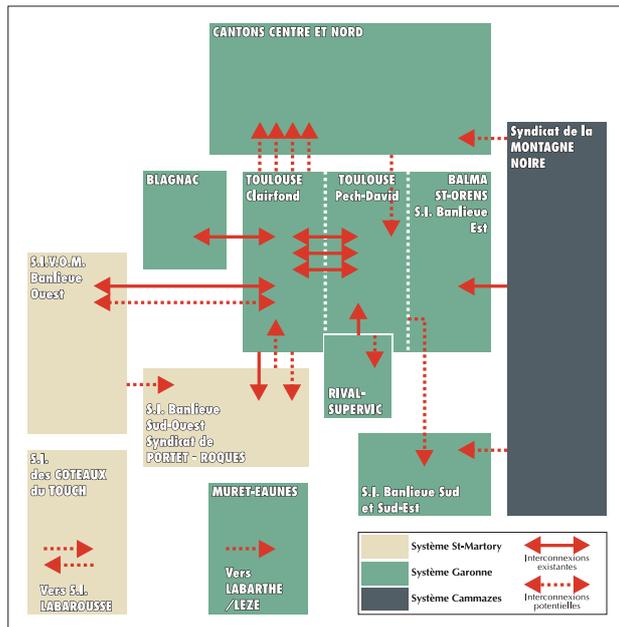
Pour assurer en toutes circonstances la fourniture d'une telle quantité d'eau avec une qualité suffisante, il faut parallèlement améliorer la sécurité de l'alimentation, multiplier et diversifier les ressources.

Dans cet objectif, et en cohérence avec le futur Schéma Directeur d'adduction d'eau potable, il est proposé de :

- créer des interconnexions systématiques entre tous les réseaux de distribution, de manière à toujours pouvoir fournir de l'eau à une commune ou à un quartier, même si son approvisionnement habituel est provisoirement interrompu par pollution ou tarissement momentané de la source,
- mettre en place un dispositif d'alerte comprenant quatre points de contrôle en amont de Toulouse, afin de prévenir à temps d'une éventuelle pollution d'une des sources d'alimentation (Garonne, Saint-Martory ou retenues de la Montagne Noire),
- créer un système de gestion destiné, dans l'éventualité d'une alerte, à déclencher les mesures de sécurité : coupure des pompes sur lesquels pèsent les risques, mise en route d'unités de remplacement sur des sources non polluées,
- rechercher de nouvelles ressources, comme par exemple l'exploitation des nappes profondes dans le Sud du Département ou un captage sur l'Ariège, étudier les possibilités de les utiliser en créant de nouveaux réseaux d'adduction vers l'agglomération,
- mettre en place un réseau de surveillance de la qualité des eaux souterraines.



Adduction d'eau potable



Synoptique des interconnexions existantes et potentielles

ASSAINISSEMENT

Des actions en faveur d'une modernisation de l'assainissement et de la lutte contre la pollution de l'eau

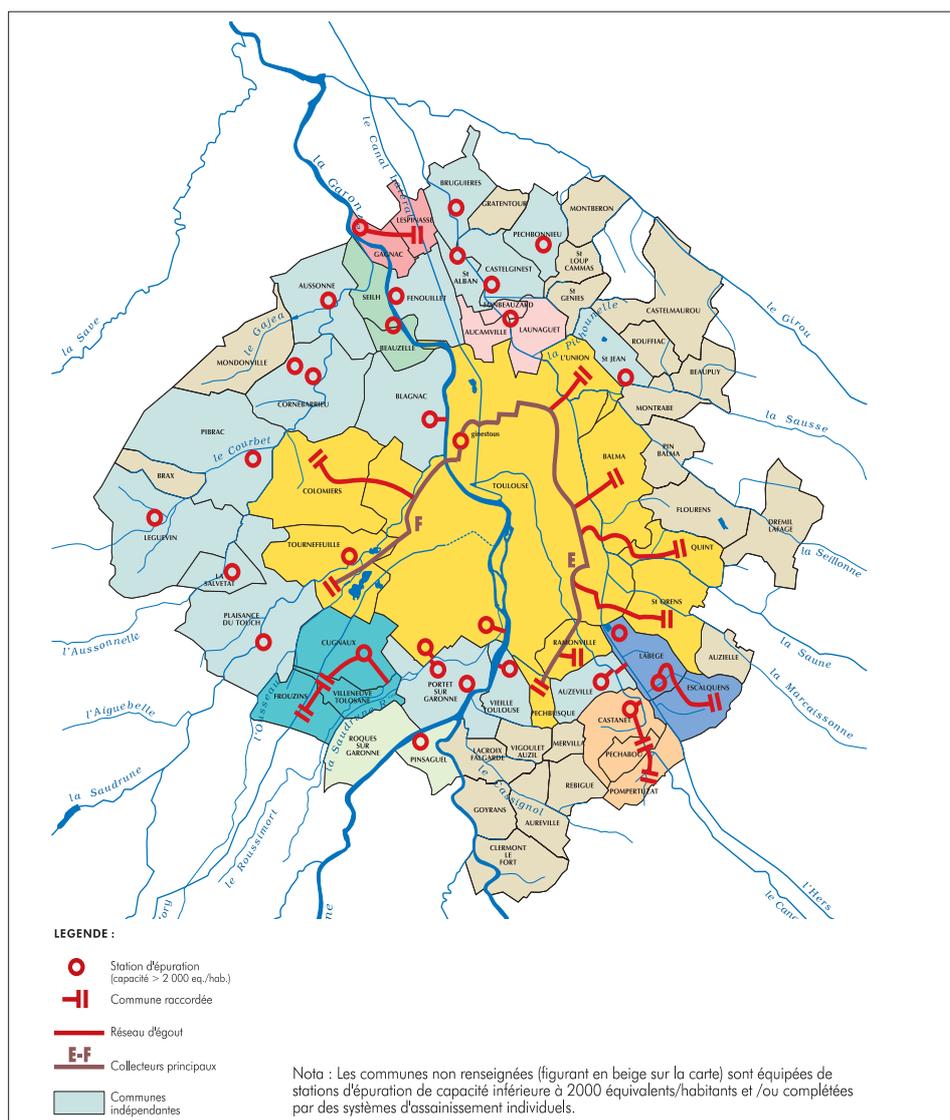
Aujourd'hui, plus de 90 % des logements de l'agglomération sont théoriquement raccordés à un réseau d'assainissement collectif et à une station d'épuration. La compétence communale en ce domaine a été renforcée par la loi sur l'eau (art.L.637.1.1 du code des communes). Dans quelques zones rurales, l'assainissement demeure «individuel», ce qui reste souvent une excellente solution, dans la mesure où celui-ci est contrôlé par la commune (article L.372-1.1. du Code des Communes).

Compte tenu de l'extrême variété topographique des cinq bassins versants du réseau hydrologique de l'agglomération ainsi que des habitudes faisant de l'assainissement une compétence communale, il y a plus de cinquante stations d'épuration auxquelles il convient de rajouter les rejets industriels, et cela sur à peine plus de 500 kilomètres de fleuves ou rivières irriguant l'agglomération.

La qualité des eaux des rivières dans l'agglomération s'améliore très lentement, et ce malgré les investissements lourds réalisés depuis vingt ans et les objectifs de qualité arrêtés dès 1981.

Le taux de dépollution moyen des eaux domestiques plafonne à 50 % (Allemagne : 70 %, Midi-Pyrénées : 35 %), c'est-à-dire que plus de 50 % de la pollution émise et acheminée vers une station sont rejetés sans traitement. Près de la moitié des stations sont soit défectueuses, soit insuffisantes (problèmes techniques de dénitrification). Toutes ne traitent pas le phosphore à l'exception de Blagnac, Labège, voire Cugnaux.

Les eaux de ruissellement dont les taux de toxicité sont connus, ne sont encore traitées nulle part.



Réseau d'assainissement

Il faudrait en priorité :

- réaliser des schémas d'assainissement communaux ou intercommunaux précisant les divers aspects : réseau, station, filière, contrôle, service assainissement (traitement des eaux et élimination des déchets produits-décret du 03.06.94-),
- mettre toutes les stations d'épuration aux normes européennes (niveau 2),
- remplacer les stations vétustes,
- établir les cartes d'aptitude des sols à l'assainissement individuel,
- organiser «collectivement» l'assainissement individuel pour les rares zones de l'agglomération non desservies par les réseaux,
- rénover et rendre étanches les réseaux de collecte les plus anciens,
- poursuivre l'amélioration de la qualité par la décroissance des rejets industriels,
- développer encore l'intercommunalité à l'échelle des bassins versants par la création de nouveaux collecteurs et branchements intercommunaux destinés à mieux rentabiliser les stations d'épuration.

GESTION DES EAUX PLUVIALES

Les potentialités d'accueil de l'urbanisation devront être phasées et adaptées aux capacités de gestion des eaux dans les bassins versants et les milieux récepteurs.

Il sera fait obligation de réaliser des dispositions spécifiques à la retenue des eaux de ruissellement pour limiter l'imperméabilisation (puisards, bassin d'orage, chaussée filtrante, ...) autant dans les secteurs à urbaniser que dans ceux déjà urbanisés.

Deux secteurs sont plus particulièrement concernés pour une gestion rigoureuse des eaux pluviales : le secteur Ouest et le secteur Nord-Est.

5 ASSURER LE TRANSPORT D'ENERGIE

ENERGIE ELECTRIQUE

POSTES DE TRANSFORMATION

L'agglomération toulousaine est actuellement alimentée en énergie électrique à partir de cinq postes de transformation 225/63 kV :

- Portet,
- Balma,
- Léguevin,
- Ginestous,
- Saint-Orens,
- et un poste 225/ 20 kV Toulouse-Centre.

Ces postes 225 kV sont raccordés au réseau 400 kV par l'intermédiaire des postes 400/225 kV de Verfeil et de Lesquive.

Ils alimentent eux-mêmes le réseau 63 kV qui dessert les postes sources 63 kV/MT.

Il est prévu de renforcer l'alimentation de l'agglomération toulousaine par la mise en service d'un nouveau poste 225 kV Sept Deniers.

Sont également prévus à court et moyen terme (avant 2005) de nouveaux postes source 63 kV/MT :

- Grand Noble (Blagnac),
- Jean Brunhes (quartier Saint-Cyprien),
- Grenouillette (Tournefeuille),
- Castanet,
- Reconstruction du poste 63/MT de Méditerranée en poste intérieur modulaire.

A plus long terme (au-delà de 2005) sont envisagés des postes sources dans les quartiers de Carrelots et Sauzelong (Côte Pavée). Ces alimentations seront réalisées en câble souterrain.

COULOIRS DE LIGNE

Sont à prévoir à court et moyen terme (avant 2005), la réalisation des nouvelles lignes suivantes :

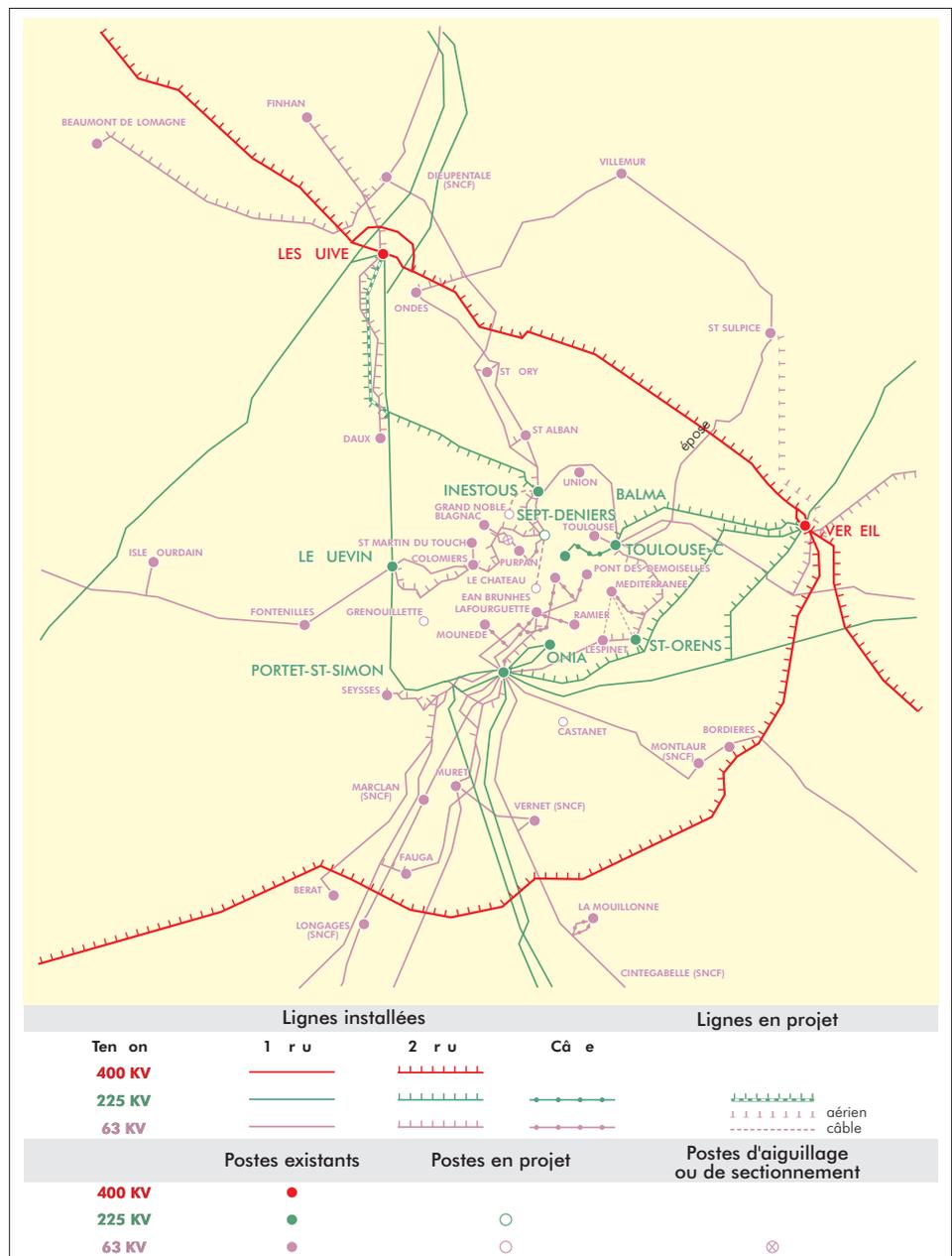
En 225 kV :

- Ginestous - Lesquive (tronçon Lesquive - Daux)
et une deuxième liaison en câble 225 kV sur le poste de Toulouse-Centre.

En 63 kV :

- Jean Brunhes (Saint-Cyprien) - Sept Deniers (câble souterrain),
- Verfeil - Saint-Sulpice (aérien),
- Mounède - Portet (en câble souterrain),
- Lespinet - Méditerranée (en câble souterrain),
- Ginestous - L'Union (en câble souterrain),
- Ginestous - Grand Noble (en câble souterrain).

La réalisation des postes est faite sur des terrains acquis en propre par Electricité de France, les lignes faisant l'objet d'autorisations de passage.



Transport d'énergie électrique

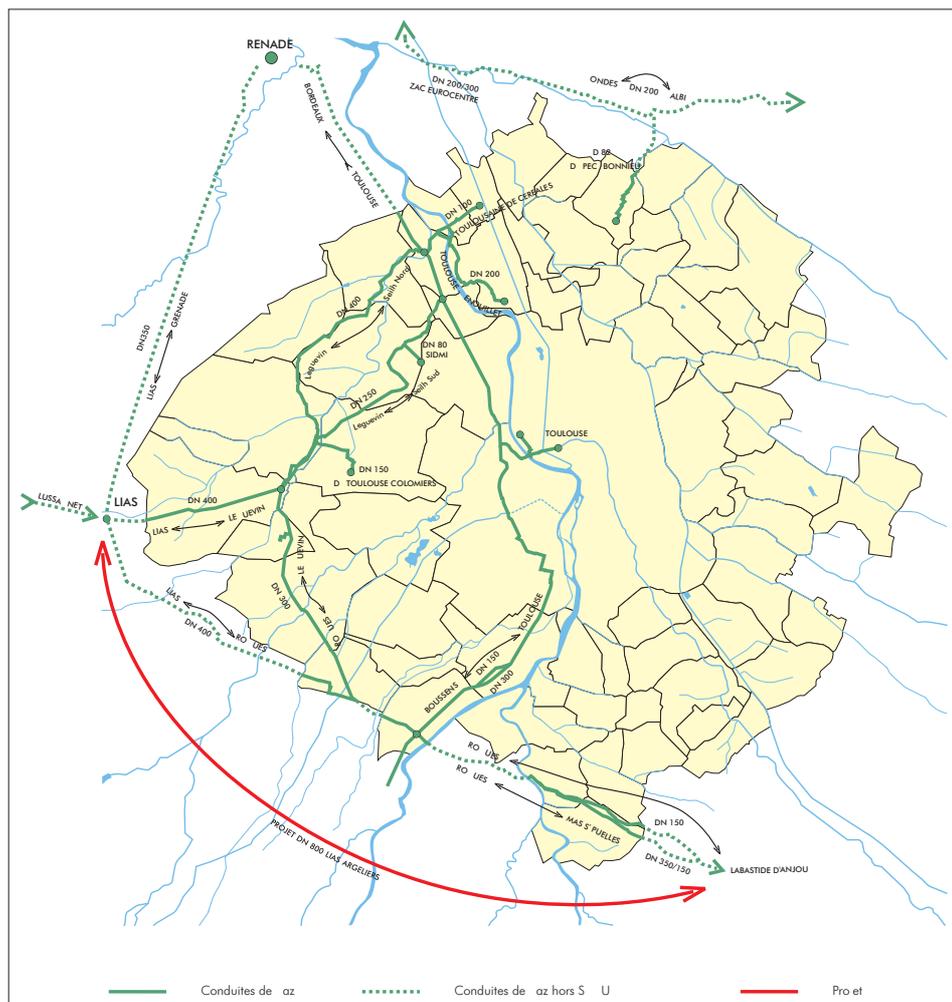
TRANSPORT DE GAZ NATUREL A HAUTE PRESSION

La partie Ouest de l'agglomération est traversée par un faisceau de canalisations de gaz naturel à haute pression, ramifié à partie de Lias (Gers) vers Grenade, Léguevin et Roques par un arc Seilh - Roques se dédoublant à Léguevin, ainsi que par un axe Nord/Sud desservant Toulouse.

Les emplacements traversés par ces canalisations sont classés en catégories : A, B et C⁽¹⁾, par ordre d'urbanisation croissante.

Si les documents d'urbanisme doivent tenir compte du tracé des canalisations existantes pour définir les règles d'application du sol, le transporteur se doit, le cas échéant, d'aménager la canalisation en fonction de l'urbanisation envisagée⁽²⁾.

Un projet «d'Artère du Midi» est en cours d'étude pour la construction d'une conduite de Diamètre Nominal 800 entre Lias (Gers) et Argeliers (Aude) et contournant l'agglomération par le Sud-Ouest.



Réseau gaz

⁽¹⁾ Article 4 de l'arrêté du Journal Officiel du 11/06/1997.

⁽²⁾ Circulaire n° 73-108 du 12/06/73. Ministère de l'aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme.

CHAPITRE 9

UNE POLITIQUE GLOBALE DES DEPLACEMENTS URBAINS

LES GRANDES TENDANCES

L'évolution des déplacements constatée à Toulouse ces quinze dernières années est semblable à celle de la plupart des grandes agglomérations françaises ou européennes : une prépondérance sans précédent des déplacements en voiture individuelle au détriment des modes de déplacements non motorisés, les transports collectifs conservant tant bien que mal leur part de marché.

Comme dans de nombreuses agglomérations, Toulouse a réalisé ces dernières années un nombre important d'infrastructures de transport, aussi bien routières que de transport collectif. L'année 1993 a vu la mise en service d'une première ligne de métro, associée à un réseau de bus entièrement restructuré. L'année 1995 a vu l'achèvement du périphérique (bouclage complet de l'anneau routier autour de Toulouse-centre). Dans le même temps, les aménagements à priorité piétonne se sont fortement développés, en centre-ville.

Cependant, l'agglomération toulousaine, comme la plupart des autres agglomérations est confrontée, depuis de nombreuses années à de graves dysfonctionnements, que seules des politiques nationales et locales convergentes pourraient réussir à contrarier. Ces dysfonctionnements sont principalement liés d'une part à un nombre important de mouvements pendulaires, de la périphérie vers le centre et réciproquement, et d'autre part à un accroissement très important des déplacements en voiture particulière entre secteurs périphériques.

LES ELEMENTS QUI PEUVENT CHANGER LA DONNE

La réflexion concernant l'évolution des modes de déplacements et les nouveaux moyens à développer en faveur d'une répartition modale plus équilibrée à moyen terme, pourrait déboucher rapidement sur des actions très volontaristes de la part des pouvoirs publics.

Deux éléments principaux doivent être pris en compte :

- **la crise des financements des grandes infrastructures de transport** (et de leurs coûts d'exploitation) à laquelle la plupart des grandes métropoles ou agglomérations françaises sont aujourd'hui confrontées.

Il sera en effet de plus en plus difficile de financer, dans les vingt prochaines années, à la fois l'extension du réseau routier et le développement des transports collectifs.

Conséquences directes du transfert de compétences de l'Etat vers les collectivités locales, les charges qui incombent aujourd'hui aux collectivités locales sont de

plus en plus lourdes à supporter, ainsi des choix seront certainement nécessaires. Sur ce point, et notamment pour ce qui concerne les charges d'exploitation, il est à noter que :

- l'augmentation des déplacements en voiture particulière a des conséquences directes sur la performance des transports en commun de surface (sauf éventuellement lorsque ceux-ci circulent en site propre) : perte d'attractivité, accroissement des coûts d'exploitation, ...
- le coût de l'usage de la voiture individuelle ne prend jamais en compte le coût réel pour la collectivité : l'investissement routier, les frais d'entretien de la voirie et de la gestion des routes, les coûts liés aux encombrements (temps perdu) ou à la pollution (maladie), aux accidents, ...

Ainsi, il est de plus en plus admis que le prix d'usage de la voiture particulière reste très faible, au regard des coûts externes et réels supportés par d'autres (pouvoirs publics, collectivités locales, ...).

■ **La crise de l'engorgement des centres urbains pose aujourd'hui avec de plus en plus d'acuité la question du droit à la qualité de l'air pour tous les citoyens.**

En effet et malgré les efforts importants qui ont pu être faits pour développer les transports collectifs ces dernières années (transport en commun en site propre dans la plupart des grandes agglomérations), la circulation automobile a continué à augmenter, les encombrements aussi et par voie de conséquence **la pollution. La situation s'aggrave** aujourd'hui dans ce domaine dans plusieurs agglomérations françaises.

Sur ce plan, et grâce aux progrès techniques qui seront apportés aux véhicules (moindre consommation, pot catalytique, rajeunissement du parc, ...) dans les toutes prochaines années, une diminution de la pollution atmosphérique est à espérer. Mais une fois ces objectifs atteints la tendance pourrait être à nouveau à la hausse : n'a-t-on pas constaté depuis quelques années une amélioration de la consommation de carburant, mais aussi dans le même temps une préférence pour les véhicules plus gros et plus puissants ? Conscient de ce problème et décidé à favoriser l'amélioration de la situation, l'Etat a fait adopter récemment une nouvelle loi qui oblige à l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains dans un délai de deux ans dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants (loi sur l'air du 30.12.96). Le Plan de Déplacements Urbains doit être compatible avec les orientations des Schémas Directeurs. Il a pour objectif un usage coordonné de tous les déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Il aide à gérer le court, moyen terme.

DES MESURES VOLONTARISTES EN PREPARATION AU PLAN NATIONAL

Il semble bien que **des mesures gouvernementales soient prises** dans un proche avenir ; mesures **devant entraîner un aménagement** (et non une interdiction) **des déplacements en voiture individuelle** et un accroissement de l'utilisation de modes de transport plus respectueux de l'environnement.

Dans tous les cas, il faudra avancer avec une très grande prudence et éviter toute action soudaine et spectaculaire. Une information suffisamment à l'avance et des mesures étalées dans le temps permettront à la population, mais aussi aux différents acteurs de la ville, de s'adapter.

L'Etat intervient relativement peu aujourd'hui dans le domaine du transport public, la prérogative en est laissée aux instances locales, autorités organisatrices dans le Périmètre des Transports Urbains, Transports départementaux, Transports ferroviaires régionaux, ...

Ainsi, on peut imaginer que l'Etat, à l'avenir :

- prenne une part plus importante dans les financements des transports collectifs en matière d'investissement, les taux de subvention étant aujourd'hui relativement faibles,
- s'implique plus dans l'élaboration des Plans de Déplacements Urbains (P.D.U.) comme il s'implique dans les Dossiers de Voirie de l'Agglomération (D.V.A.),
- incite à des mesures susceptibles «d'aménager» voire de réduire l'utilisation de la voiture individuelle au coeur des agglomérations au bénéfice de modes de transports plus respectueux de l'environnement (normes maximales de pollution admissibles, taxe supplémentaire sur l'essence, péage urbain, ... ?).

DES POLITIQUES URBAINES LOCALES EN FAVEUR DES USAGERS DES TRANSPORTS PUBLICS

Une politique en faveur des transports collectifs a peu d'influence sur la circulation générale si celle-ci **n'intègre pas une politique plus globale d'aménagement et d'urbanisme**. Quel serait en effet l'intérêt de mettre en place un axe lourd de transport en commun en site propre, s'il n'y avait pas simultanément une véritable politique d'aménagement permettant par exemple de freiner la dispersion de l'habitat des services et des équipements publics, en dehors de la zone d'influence de la ligne ?

Ainsi, la mise en place d'une politique volontariste d'aménagement de l'espace et d'occupation du sol, en parfaite cohérence avec un Plan de Déplacements Urbains privilégiant les transports collectifs et les déplacements non motorisés apparaît comme être la seule alternative possible à la double crise de l'engorgement et du financement.

Cette politique globale des déplacements devrait pouvoir se décliner en mesures concrètes :

- densification du tissu urbain autour des axes lourds de transports collectifs,
- mixité de l'occupation de l'espace favorisant les déplacements à pied,
- formes urbaines nouvelles et politique foncière adaptée permettant de construire un habitat susceptible d'accueillir notamment des familles au coeur de l'agglomération,
- normes de stationnement maximales et non minimales comme cela se pratique aujourd'hui,
- incitation à construire les équipements et services publics, générateurs de trafic, dans les secteurs les mieux desservis par les transports en commun,
- amélioration de l'efficacité économique et sociale du système des déplacements
- etc, ...

1 UNE POLITIQUE DES DEPLACEMENTS AU SERVICE DU PROJET URBAIN

DES TENDANCES A INVERSER OU A ATTENUER ...

Les deux décennies de forte croissance, déjà largement décrites, ont conduit à un certain nombre de problèmes organisationnels en matière de transports et de déplacements.

La dispersion des zones d'habitat, associée à un équipement croissant des ménages en véhicules particuliers, a entraîné une hausse importante de la mobilité en voiture individuelle.

On constate sur l'agglomération toulousaine un doublement du nombre de déplacements en voiture particulière sur 18 ans (1978-1996).

Le nombre et la longueur des déplacements ont considérablement augmenté, créant une situation qui conduit aujourd'hui à la saturation de certaines voies, et ce malgré les investissements très importants réalisés au cours de cette période en matière de voirie d'agglomération.

Si l'usage des transports collectifs a bien augmenté à la mise en service de la ligne A et du réseau bus restructuré, la part de marché des transports collectifs dans la répartition des modes de déplacement s'est tout juste maintenue à son niveau passé aux alentours de 10 % des déplacements : un résultat "mitigé", reflet d'une urbanisation extensive, peu compatible avec une desserte satisfaisante de l'agglomération par les transports en commun.

... POUR GARANTIR ET REUSSIR LE DEVELOPPEMENT DE L'AGGLOMERATION

L'attractivité et l'épanouissement d'une métropole aux ambitions européennes sont étroitement liés à la qualité des transports qu'elle propose, et aux conditions de déplacement des biens et des personnes qu'elle garantit.

La bonne organisation des déplacements dans l'agglomération est une condition indispensable au développement des activités économiques et au maintien d'une qualité de vie satisfaisante ; autant d'atouts que l'Agglomération Toulousaine se doit de préserver.

Par ailleurs, la nécessité de gérer au mieux les investissements en matière d'infrastructures, indispensables pour accompagner le développement de l'urbanisation s'avère plus que jamais indispensable.

C'est pourquoi il apparaît utile que l'organisation des déplacements dans l'agglomération soit régie par un dispositif global de réflexion, de programmation et de coordination.

Une politique globale des déplacements dans l'agglomération à l'horizon 2015 devra s'appuyer sur les travaux en cours ou en projet :

- l'Organisation des Déplacements dans l'Agglomération Toulousaine (O.D.A.T.) et demain certainement le Plan des Déplacements Urbains (P.D.U.) dont l'objectif général est de définir les besoins en déplacements à moyen et long terme,
- le Système de Gestion Globale des Déplacements (S.G.G.D.), dont la mise en place future a pour but essentiel d'optimiser l'usage des différents réseaux (voirie rapide, voirie urbaine, transports en commun) et d'améliorer l'accessibilité de l'agglomération,
- les Etudes du Métro (suivi, impact, évaluation, ...), qui en observant à la fois l'évolution du fonctionnement du réseau de transports collectifs et celle des autres déplacements apportent des renseignements précieux sur la mission dévolue à chaque mode de transport,

- le Dossier de Voirie d'Agglomération (D.V.A.), dont les réflexions menées en étroite collaboration avec celles du Schéma Directeur doivent aboutir à un réseau de voiries en cohérence avec les besoins exprimés pour le développement de l'agglomération.

Cette politique de transports pourrait être basée sur les deux grands principes suivants :

- **rapprocher la logique des transports de celle du développement urbain** de l'agglomération,
- **renforcer et développer la complémentarité des modes de transport** afin de rationaliser les déplacements.

ASSURER LA COHESION ENTRE URBANISME ET TRANSPORTS

S'il paraît difficile d'envisager une diminution du nombre de déplacements, sauf éventuellement pour les déplacements obligés (travail, école, ...), la diminution de la longueur des déplacements (et de leur durée) passe nécessairement par un rapprochement spatial des grandes fonctions urbaines : l'habitat, les activités et les services. Par ailleurs, seul un développement équilibré à l'échelle de chaque secteur de l'agglomération permettra à la fois de "contenir" les mouvements radiaux pendulaires entre la ville-centre et la périphérie et de freiner le développement des mouvements concentriques entre les différents secteurs de l'agglomération. C'est ce que préconise le Schéma Directeur.

Le développement de chaque secteur devra se faire parallèlement à la mise en place d'un système de transports attractif et efficace, destiné à répondre au mieux à la demande en déplacements. Il s'agit là d'un élément essentiel de la mise en oeuvre du Schéma Directeur.

Dans cette optique, il est proposé un resserrement du développement urbain à proximité du coeur de l'agglomération, qui s'accompagne plus volontiers d'une politique générale d'amélioration du réseau de transport en commun (métro, bus, train, ...).

Il conviendra donc de conforter en premier lieu les axes existants d'urbanisation afin d'y légitimer la présence d'un transport en commun performant. Cet axe lourd de transports doit permettre l'irrigation d'un secteur dans d'excellentes conditions de circulation et de sécurité, mais il doit également jouer un rôle structurant de l'urbanisation de ce secteur.

Associée à une politique de peuplement du coeur de l'agglomération, cette orientation devra permettre d'atténuer la dispersion spatiale de la demande de déplacements et donc favoriser l'efficacité technique et financière du réseau de transports collectifs.

Cette harmonisation entre développement urbain et réseaux de transport s'accompagnera d'exigences de qualité renforcées dans l'élaboration des projets nouveaux.

La recherche d'une insertion optimale des infrastructures de transport dans un milieu urbain dense est primordiale : ces réseaux ont en effet un "impact" très important sur les tissus traversés ; ils sont de plus les vecteurs de l'image non seulement d'un quartier mais aussi de toute l'agglomération.

La qualité du cadre de vie conditionne la dynamique du coeur de l'agglomération et le maintien de ses fonctions de "centralité" : habitat, commerces, services, loisirs, activités... Il est particulièrement essentiel de réduire autant que possible les nuisances provoquées par les transports -et tout particulièrement la circulation automobile- tout en garantissant une accessibilité optimale entre les différents lieux de centralité.

Enfin, au-delà de la mise en place des financements des infrastructures de transports, il est nécessaire de rechercher une réduction des coûts de fonctionnement ou d'exploitation de ces ouvrages grâce à la mise en place d'une politique d'urbanisme en parfaite harmonie.

PRIVILEGIER L'INTERMODALITE POUR ABOUTIR A UNE ORGANISATION COHERENTE DES DEPLACEMENTS

La bonne organisation des déplacements à l'échelle de l'agglomération passe par une approche globale, c'est-à-dire multimodale, du problème.

Il est primordial d'accentuer la complémentarité entre les différents modes de transport et d'utiliser au mieux les qualités propres à chacun de ces modes en tenant compte des différents contextes urbains.

Dans le coeur de l'agglomération et sur les axes de développement, le mode de transport privilégié doit être le transport collectif, seule solution réaliste à terme. Il devra bénéficier d'aménagements spécifiques afin d'accroître son efficacité et son attractivité et encourager ainsi une population d'automobilistes à abandonner son véhicule.

Le transfert pourra s'effectuer aux abords des entrées d'agglomération, dans des parcs d'échanges visant à capter le trafic automobile en provenance de la périphérie. Les déplacements mixtes voiture/transport collectif offriront ainsi une alternative intéressante à l'usage intensif de la voiture individuelle dans les relations pendulaires entre la périphérie et la ville-centre.

A l'extérieur de la rocade, lors de la création d'infrastructures routières nouvelles indispensables, il sera souhaitable de réaliser sur ce même axe ou sur une voie parallèle, un site propre pour les transports collectifs.

Des nouvelles portes urbaines entre centre et périphéries

Dans ces conditions, les pôles d'échanges principaux rendus très accessibles (aussi bien pour la voiture individuelle que pour le transport collectif) pourront, dans bien des cas, être le support de projets ambitieux, entre la ville-centre et la périphérie.

Parallèlement, il sera nécessaire de ne pas augmenter, voire de restreindre le nombre de voies de circulation pour la voiture individuelle dans le coeur de l'agglomération (aménagement des boulevards urbains), afin de favoriser le report de l'usage de la voiture vers celui des transports collectifs.

L'espace ainsi libéré pourra être réaffecté aux autres modes de transports : couloirs bus, pistes cyclables, aménagements piétons.....

Les modes de transports non motorisés pourront ainsi trouver leur place dans ce système de transport, et notamment dans les zones de forte urbanisation. Un réseau cyclable assurera un maillage de la zone centrale et sa continuité sur les axes privilégiés du développement en périphérie.

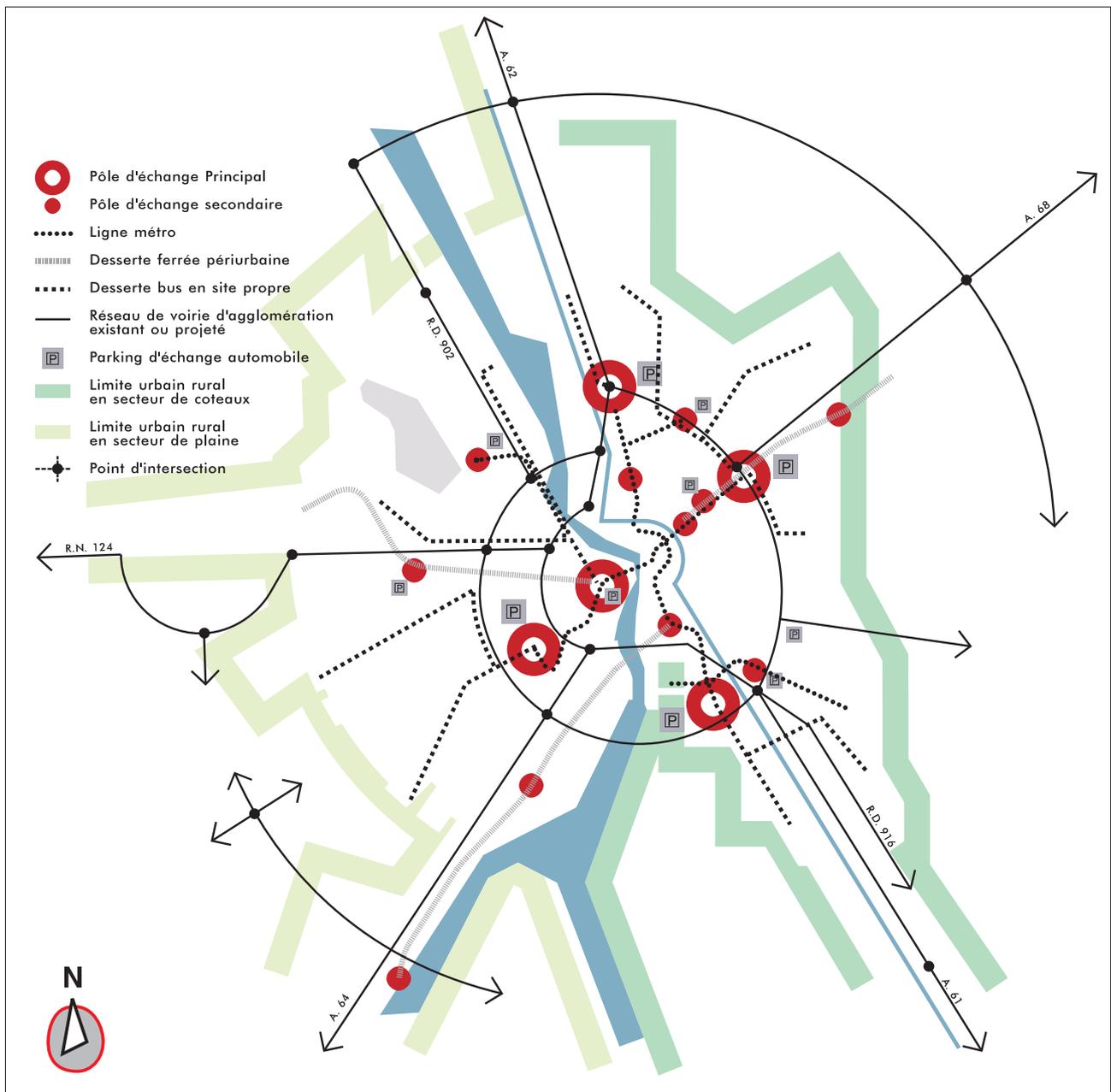
Outre la poursuite de la piétonnisation et l'extension des zones à priorité piétonne dans le centre historique, le traitement des continuités piétonnes aux abords des points de contact avec le réseau des transports collectifs (stations de métro, arrêts bus, ...) devra permettre d'assurer la totalité de la chaîne du déplacement, dans des conditions de confort et de sécurité satisfaisantes.

Dans le centre de Toulouse, une politique de stationnement garantira des dispositions adaptées aux besoins des résidents et de l'activité commerciale.

Toujours dans la partie centrale de l'agglomération, il devrait être possible de favoriser les déplacements motorisés les moins polluants (véhicules électriques).

Il conviendra également d'assurer une bonne complémentarité entre les différents réseaux de transports collectifs : réseau urbain, réseau interurbain et réseau ferré régional.

Le long des axes de développement, l'utilisation des voies ferrées existantes et la mise en place de dessertes cadencées, en particulier aux heures de pointe, permettraient d'établir des liaisons de qualité avec certains pôles plus éloignés jusqu'aux villes moyennes situées à moins d'une heure de Toulouse.



Les échanges intermodaux - Schéma de principe

Les différents lieux d'interconnexion (train/métro/bus), situés à proximité de l'anneau de rocade et associés à des parkings de "captation", constitueront alors des véritables pôles d'échanges permettant un accès rapide vers le coeur de l'agglomération.

La desserte des zones périurbaines peu denses ne doit cependant pas être abandonnée à la seule voiture individuelle, et des systèmes de transports intermédiaires doivent pouvoir y trouver leur créneau, l'évolution des technologies aidant. Ainsi, les expériences actuelles de taxis collectifs, covoiturage, transports à la demande,... toujours en rabattement sur des axes principaux de transport, seront-elles sans doute amenées à jouer demain un rôle plus important dans l'organisation globale des déplacements, à l'échelle de l'agglomération. Dans cet esprit, l'utilisation en transport fluvial d'une partie du Canal du Midi pour assurer une liaison Gare Matabiau-Université Ramonville devrait être envisagée.

Toutefois, pour les liaisons à plus grandes distances (transit mais surtout échanges avec l'agglomération), il sera nécessaire de préserver des conditions de déplacements satisfaisantes et un accès routier convenable aux grands équipements de l'agglomération (aéroport, gares, ...).

La voirie rapide urbaine bénéficiera demain d'un système de gestion de la circulation très performant (guidage, panneaux électriques, ...) qui permettra d'optimiser l'usage de l'ensemble du réseau.

Intégrer les infrastructures dans les territoires traversés

Qu'il s'agisse des voies périphériques ou radiales, de leur déviation ou des nouvelles infrastructures du réseau secondaire, une attention particulière sera portée à l'intégration et au choix des caractéristiques techniques des voies à adapter aux sites traversés (sites urbain, agricole ou naturel) pour minimiser les effets de coupure des milieux et l'impact paysager des voies.

2 UN PROGRAMME D' ACTIONS COHERENT POUR UNE POLITIQUE GLOBALE DES DEPLACEMENTS

LE DEVELOPPEMENT D'UN RESEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS INTERMODAL

Le Métro, un dispositif en étoile desservant le coeur de l'agglomération ...

A long terme le réseau de transports collectifs sera constitué de deux ou trois lignes de métro connectées sur le périphérique routier par des pôles d'échanges et d'interconnexion (métro - bus - voiture individuelle).

En complément à **la ligne A, déjà en service depuis 1993**, devraient être réalisés à échéance du nouveau Schéma Directeur :

- **la ligne B dans son intégralité**, de la rocade au Nord, à la commune de Ramonville au Sud,
- **le prolongement de la ligne A à l'Est vers Balma**,
- ainsi que le passage à 52 mètres des stations de la ligne A avec toutes ses conséquences techniques (génie civil, matériel roulant, ...).

Ce seront autant de points de contact réalisés avec le réseau de voirie rapide.

Il sera également possible, dans le même temps, de mettre en service un transport en commun en site propre (complément de la ligne B) entre l'Hôpital et le complexe scientifique de Rangueil vers Montaudran.

On peut prévoir, à très long terme (au-delà du Schéma Directeur), outre la réalisation des lignes de métro A et B, la réalisation d'une troisième ligne de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.) transversale Nord-Ouest - Sud-Est desservant le secteur de Blagnac (et l'aéroport) et les quartiers Est de Toulouse jusqu'en limite de la commune de Saint-Orens.

... en complémentarité avec un véritable réseau d'agglomération - Métro - Bus - Train

La mise en place du réseau de métro s'accompagnera de mesures destinées à optimiser le fonctionnement du réseau de bus, indissociable et complémentaire de celui-ci. **Sur les axes reconnus de développement privilégié de l'urbanisation, supports de la mixité urbaine, les bus doivent bénéficier d'aménagements spécifiques afin d'améliorer leurs conditions de fonctionnement et faciliter leurs connexions sur le réseau de métro.**

Selon les typologies urbaines rencontrées, des sites propres partiels ou intégraux, des couloirs réservés, des priorités et/ou des couloirs d'approche aux carrefours doivent se développer afin de conforter les transports en commun dans leur rôle de mode de transport privilégié sur les axes de vie urbains.

Certains de ces axes existent d'ores et déjà, et les transports en commun doivent y confirmer leur place au profit d'une réaffectation de l'espace en leur faveur, suite à un délestage des trafics de voitures vers d'autres itinéraires. **Ce sont les boulevards urbains à l'intérieur de l'anneau de rocade mais aussi les entrées de villes d'intérêt métropolitain existantes (R.N. 113, R.N. 88, R.D. 632, R.D. 2, ...).** D'autres, à créer, doivent intégrer cette priorité à donner à la desserte en transports, en réservant les emprises nécessaires à un T.C.S.P. (bus, autres, ...) ce sont principalement le boulevard urbain Nord, le boulevard urbain Canal de Saint-Martory, ...

Le réseau bus associé

A échéance du Schéma Directeur, il sera nécessaire de développer le réseau bus-métro et de réaliser dans cette perspective des axes lourds et des aménagements spécifiques destinés à favoriser la circulation des autobus, en priorité pour les lignes en correspondance avec le métro, soit :

- au Sud-Est : sur la **R.N. 113**, la R.D. 957c, la R.D. 16 et la R.D. 2 jusqu'au terminus de la ligne B à Ramonville,
- à l'Est : sur la **R.N. 88** et la R.D. 64d jusqu'au terminus de la ligne A à Périole-Gramont,
- à l'Ouest : sur la **R.D. 632**,
- au Sud-Ouest : sur **le boulevard urbain Canal de Saint-Martory**, (ex-voie du Canal de Saint-Martory), jusqu'au terminus de la ligne A à Basso Cambo,
- au Nord-Est : sur la R.N. 20 et **le boulevard urbain Nord** jusqu'au terminus de la ligne B,
- au Nord-Ouest : sur la **R.D.2** et dans la traversée de Toulouse, jusqu'au pôle d'échanges des Arènes.

Le réseau ferré urbain et périurbain

De plus, à l'instar de la **ligne A'** reliant Colomiers avec possibilité de prolongement vers Pibrac) à la station de Métro des Arènes, des dessertes cadencées, en particulier à l'heure de pointe (matin et soir) utilisant le réseau ferré existant en connexion sur le métro pourraient être mises en place, à moyen terme, sur l'axe Sud-Ouest en direction de Muret, **ligne B'** (correspondance à la station de métro Saint-Agne).

A plus long terme, il conviendrait d'envisager la mise en service de dessertes cadencées au Nord (en direction de Saint- Jory) avec possibilité de connexion sur la ligne B à hauteur de Lalande, au Sud-Est (en direction de Baziège et Villefranche-de-Lauragais) avec possibilité de connexion sur le tronçon complémentaire de la ligne B à hauteur de Montaudran, et au Nord-Est (en direction de Montrabé et Saint-Sulpice) avec une éventuelle connexion rail-métro sur le site de Périole-Gramont.

Toutefois, afin que l'infrastructure ferroviaire contribue efficacement à cette dynamique de complémentarité modale, des aménagements sont nécessaires (tranchée de Guilheméry, gare Matabiau...).

L'utilisation pour une desserte urbaine ou périurbaine de l'étoile ferroviaire qui irrigue l'agglomération pourrait s'intensifier à terme grâce à la **mise en service d'un nouveau type de matériel, en cours de développement au niveau national, appelé «tram-train»** qui pourrait circuler aussi bien sur chaussée que sur les voies ferrées classiques.

LE REDEPLOIEMENT DES MODES DE TRANSPORT NON MÉCANISÉS POUR LES DEPLACEMENTS DE PROXIMITÉ

Un véritable réseau cyclable d'agglomération

L'usage de la bicyclette pour les déplacements de faible ou moyenne distance doit être favorisé par **la mise en place d'un véritable réseau cyclable, assurant l'irrigation du coeur de l'agglomération, mais aussi la continuité des liaisons avec chacun des territoires d'équilibres.**

Au même titre que les aménagements en faveur des transports en commun, c'est essentiellement sur les axes privilégiés de développement urbain que doivent se multiplier ces itinéraires, afin de retrouver, ou de créer, une certaine convivialité entre les différents modes de transport.

Dans les lieux de forte centralité, des aménagements plus ponctuels devraient également engendrer un regain d'intérêt pour ce mode de transport aujourd'hui quelque peu délaissé en milieu urbain.

Des aménagements en faveur de la marche à pied

En complémentarité, **la marche à pied**, réservée aux déplacements de proximité qui devraient se développer par le rapprochement des fonctions de la ville (emploi, habitat, services, espaces de nature et loisirs) à la bonne échelle (le quartier), **doit également bénéficier d'aménagements spécifiques.** Le confort et la sécurité des piétons doivent être systématiquement améliorés dans un environnement urbain moins

hostile. Des actions qualitatives sur le traitement des voies et l'aménagement des espaces publics dans chaque secteur de fort développement seront nécessaires.

Les réseaux cyclable et piétonnier de "ville" à l'interface du réseau secondaire (boulevards, avenues, ...) et du réseau vert et bleu d'agglomération seront également conçus pour favoriser l'accès aux grands espaces et aux grands équipements verts d'intérêt métropolitain (parcs de loisirs, zones sportives, ...).

UN RESEAU DE VOIRIES PRIMAIRES ADAPTE AUX DIVERSES ECHELLES DE DEPLACEMENTS

S'il est vrai que les transports collectifs et les modes de déplacement non mécanisés doivent être privilégiés dans le coeur de l'agglomération et sur les axes majeurs du développement (entrée de ville d'intérêt métropolitain), il n'en reste pas moins vrai que la voiture individuelle garde tout son intérêt et reste irremplaçable pour la satisfaction d'un grand nombre de déplacements.

Ainsi, à échéance du Schéma Directeur, il faudra prévoir encore un développement important des infrastructures routières :

- pour garantir le désenclavement de la métropole régionale et assurer les liaisons entre les différents pôles urbains de proximité (le réseau des villes moyennes régionales),
- pour permettre le déplacement des personnes et des marchandises entre les différents secteurs de l'agglomération, et notamment dans les liaisons de périphérie à périphérie.

Des liaisons nationales et régionales

En premier lieu, il s'agit d'assurer la continuité des itinéraires à vocation nationale et européenne, qui transitent aujourd'hui par l'agglomération toulousaine, et d'achever l'étoile routière régionale à destination des villes moyennes proches.

Pour cela, un réseau d'infrastructures performantes en terme de capacité est en cours d'achèvement avec les autoroutes A. 61, A. 62, A. 64, A. 68.

A échéance du Schéma Directeur, seront réalisées l'A. 20 vers Cahors et l'A. 66 Sud vers Foix et l'Espagne.

L'irrigation de la Région à partir de l'agglomération toulousaine est également à garantir dans des conditions de circulation sensiblement équivalentes.

Au réseau précédemment décrit, on peut ajouter la R.N. 124 vers Auch (avec la déviation de Léguevin) et la bretelle de Castres mise aux caractéristiques autoroutières. D'une manière générale, il est primordial, pour l'ensemble de ce réseau régional et national de garantir un niveau de service élevé.

Dans ce but, il conviendra, en concertation avec l'Etat et les collectivités locales concernées d'arrêter l'ensemble des mesures garantissant à court, moyen et long terme, tant les besoins de déplacements internes à l'agglomération que la continuité des itinéraires autoroutiers régionaux dans des conditions optimales de fluidité de trafic :

- amélioration de l'accessibilité au réseau autoroutier d'agglomération,
- mise en place d'un système de gestion globale des déplacements,
- réservation d'un nouvel itinéraire de contournement (voie du Girou).

Des liaisons sectorielles

Les voies rapides urbaines

Une agglomération de l'ampleur de celle de Toulouse nécessite le développement d'un **réseau de voies rapides urbaines assurant des liaisons efficaces à la fois entre la périphérie et le coeur de l'agglomération, et entre les pôles secondaires de développement périurbains.**

Ces voies, lorsqu'elles sont radiales, constituent généralement un itinéraire de déviation d'une route départementale. **Ces nouvelles voies qui jouent le rôle de dégagement pour les flux de véhicules particuliers** aboutissent la plupart du temps sur les pôles d'échanges intermodaux situés aux franges des périphériques toulousains.

On peut prévoir ainsi à échéance du Schéma Directeur, la réalisation :

- du prolongement du 902, au Nord (déviations de la R.D. 2),
- du prolongement du 916 (R.D. 57 - R.D 79) au Sud,
- la jonction Est (déviations de la R.D. 18, de la R.D. 2 et de la R.N. 126).

Ce réseau vient en complément également de celui des grandes infrastructures autoroutières, et permet de préserver celles-ci de la congestion due au trafic urbain local.

Outre les voies de dégagement précédemment décrites, **il sera également nécessaire d'assurer des liaisons performantes de périphérie à périphérie, par la réalisation ou la préservation de nouveaux itinéraires de contournement.**

C'est ainsi qu'à échéance du Schéma Directeur (2015), on peut prévoir :

- la réalisation du contournement Sud entre l'A. 64 et l'A. 61 et l'aménagement de l'échangeur du Palays,

et au-delà de 2015 il faudra préserver :

- une liaison A. 62 - R.D. 902, au Nord
- une nouvelle entrée Sud-Ouest entre la R.D. 924 et la R.D. 12, jusqu'à son raccordement Sud à la R.N. 117 et à la R.N. 20.

En outre à l'Ouest, il conviendra de préserver la possibilité de relier la R.N. 124 à cette nouvelle entrée, et ce, pour remédier à une probable saturation de la Route Nationale dans la traversée de Colomiers.

Les continuités et améliorations des itinéraires existants

Dans les sites vallonnés, l'amélioration de liaisons existantes doit être recherchée. Il s'agira essentiellement d'aménager les routes et points d'échanges existants afin de conforter, et de relier entre eux certains itinéraires susceptibles d'assurer les déplacements entre les différents secteurs périphériques.

Ces itinéraires relieront :

A l'Est :

- le boulevard urbain Nord (Cf. page 142) à la R.N. 88,
- la R.N. 88 à l'A. 68 (échangeur de L'Union),
- la R.N. 88 à la R.N. 126, et à la R.N. 113,

Au Sud :

- la R.N. 113 à la R.N. 20 Sud.

A l'Ouest :

- la R.D. 924 à la R.N. 117 (voie du Roussimort),
- la R.D. 2 à la R.D. 1,
- la R.D. 1 à la R.D. 24.

Au Nord :

- la R.N. 20 Nord à la R.D. 2 Nord.

UN RESEAU SECONDAIRE D'AGGLOMERATION AU SERVICE D'UN DEVELOPPEMENT URBAIN

Dans le droit fil de la trame des boulevards, avenues et allées toulousaines, un réseau dit "secondaire" à l'échelle de l'agglomération doit se développer, et s'afficher comme structurant l'urbanisation.

Une véritable "charpente de la Ville"

Ce réseau multimodal par définition constituera la véritable charpente de «la ville», fédérateur des composantes de la vie urbaine (logements, services, équipements, espaces publics....), il intégrera avec l'ensemble des déplacements en voiture particulière, des transports collectifs performants associés aux autres modes de déplacement non motorisés (pistes cyclables, allées piétonnes).

En privilégiant ainsi l'accueil de la mixité urbaine, ce réseau formera un grand maillage pour un développement qualitatif d'agglomération. On retiendra, en tout premier lieu, le réaménagement des voies et boulevards existants dans la ville-centre.

Un certain nombre de voies radiales existantes présentent également plus ou moins ce statut, et il conviendra donc de les renforcer.

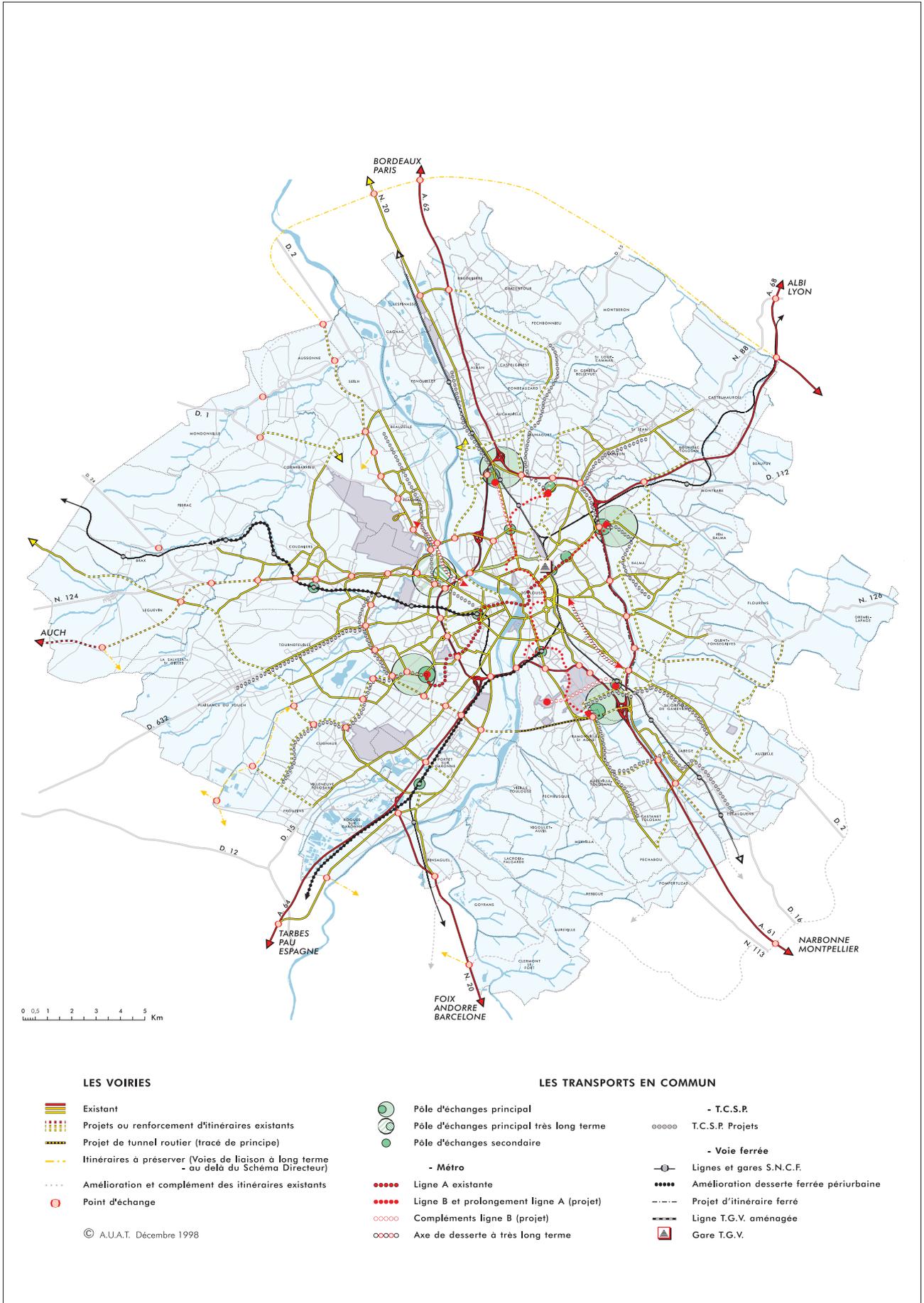
Les voies qui pourraient être aménagées prioritairement à moyen terme sont essentiellement **les entrées de ville d'intérêt métropolitain irriguant les six territoires d'équilibre d'agglomération à partir du coeur d'agglomération :**

- **quatre entrées de ville historiques :** la R.N. 88, la R.N. 113, la R.D. 632, la R.D. 2,
- **mais aussi deux voies nouvelles :** le boulevard urbain Nord depuis Castelnau jusqu'à Toulouse et le boulevard urbain Canal de Saint-Martory, dans sa partie urbaine depuis Toulouse jusqu'à Frouzins.

Sur les futurs territoires de développement, il conviendra de créer de nouveaux boulevards et assurer la continuité du réseau secondaire existant.

A échéance du Schéma Directeur, il est principalement envisagé la réalisation :

- du boulevard urbain reliant Blagnac Constellation, à la R.N. 20 Nord (avec un nouveau pont entre les deux rives de Garonne),
- du boulevard urbain reliant Blagnac-Constellation au secteur de Cap Ouest via Colomiers (R.D. 63),
- du boulevard urbain Ouest (R.D. 924) structurant les secteurs Ouest de la R.N. 124 à la R.N. 117,
- du boulevard de la Marcaissonne, du R.D. 916 à Montaudran,
- du boulevard urbain irriguant Balma du Nord au Sud,
- de la liaison entre Castanet et Labège et Saint-Orens (après réalisation de la jonction R.D. 2 - A. 61, à hauteur de l'échangeur de Montgiscard).
- de la liaison entre Saint-Orens et Quint-Fonsegrives.



Pour une politique globale des déplacements

CHAPITRE 10

LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES

Du centre historique de la capitale régionale aux diverses centralités sectorielles, en passant par les grands espaces de l'économie, de l'agriculture et de nature, l'agglomération doit rassembler tous les sites nécessaires à son équilibre.

Trois grandes intentions orientent l'organisation du Projet d'Agglomération :

- **valoriser** les espaces et les paysages à forte valeur collective et les sites d'accueil à long terme des grands équipements métropolitains,
- **promouvoir** la diversité de la trame urbaine qui compose l'agglomération et "**recentrer**" les diverses formes du développement autour des centralités existantes,
- **structurer** l'espace public "capable", producteur de mixité urbaine et de valeurs identitaires.

Face à ces enjeux de **valorisation**, de **promotion** et de **structuration**, il importe avant tout **de mettre en oeuvre des projets ouverts et évolutifs**, capables de répondre aux nécessaires mutations des territoires urbanisés, et de **fixer de nouvelles limites à l'expansion urbaine**.

1 VALORISER LES SITES A FORTE VALEUR COLLECTIVE

Définir les "limites" de l'urbain, un impératif ... une ambition

L'agglomération à l'horizon 2015-2020 devra se développer par étapes successives autour de "limites intangibles", celles des grands espaces de nature qui composent la trame verte et bleue de l'agglomération et de l'espace agricole périurbain.

Ainsi, il convient de promouvoir **une organisation urbaine fondée sur la protection et la valorisation de l'environnement et du cadre de vie**.

L'environnement et le cadre de vie, patrimoine d'agglomération

Protéger l'environnement naturel et le cadre de vie des populations constitue un impératif majeur du Projet d'Agglomération.

Cela conduit à **identifier l'ensemble des territoires et paysages à forte valeur collective et de les ériger en patrimoine d'agglomération**.

Trois grandes entités territoriales sont concernées :

■ **L'espace agricole périurbain**

Dans les limites de l'espace rural, maintien d'un système agricole dynamique dans la périphérie immédiate de l'agglomération (protection des zones agricoles stratégiques, des zones agricoles de protection paysagère et/ou biologique),

■ **La trame verte et bleue d'agglomération**

Protection absolue des espaces naturels à forte valeur collective (forêt de Bouconne, boisements, cours d'eau, ...).

■ Les “paysages” naturels et urbains

Prise en compte des grands sites paysagers (sites repères à forte valeur culturelle, sites agricoles, d'infrastructures routières) de l'agglomération (coteaux Est et Sud, terrasses de Garonne, grands sites de “campagne”, les entrées d'agglomération).

Un potentiel de développement pour les générations futures

Garantir, à long terme, la liberté de choix des générations futures rend indispensable l'adoption de mesures conservatoires pour certains territoires de l'agglomération. Les espaces ainsi “neutralisés” constituent l'interface entre la limite urbain/rural définie et la tache urbaine constituée ou programmée.

2 PROMOUVOIR UN DEVELOPPEMENT QUALITATIF

Identifier et organiser les territoires stratégiques de la recomposition et du redéploiement urbain

La précédente étape de planification définie dans les années de forte croissance économique a eu pour effet principal de générer une forte consommation d'espace. Celle engagée aujourd'hui à travers le Schéma Directeur exprime davantage une volonté de s'engager dans la “restauration” pour redonner une cohérence à plusieurs décennies d'urbanisme fragmenté, dispersé.

Le temps de la discontinuité doit être reconsidéré au profit **d'une approche négociée entre ville renouvelée et extension maîtrisée, entre recomposition et redéploiement urbains.**

Si la ville contemporaine doit être complétée dans ses “vides” et dans ses composantes les moins valorisées et les plus stratégiques, elle doit aussi croître autour de lieux fédérateurs capables de donner un sens aux territoires non urbanisés qui les entourent, d'en susciter le développement.

Ainsi, le projet d'agglomération aura pour fondement :

■ LA RECOMPOSITION (ville renouvelée)

- compléter et intensifier la ville inachevée,
- rapatrier la diversité au coeur des territoires spécialisés ou fragilisés,
- redonner du lien à des opérations juxtaposées,
- restituer une valeur d'usage à des territoires en déshérence.

■ LE REDEPLOIEMENT (extension maîtrisée)

- réconcilier économie et écologie,
- étendre les limites de la ville référence,
- accroître les potentialités et créer des équilibres secondaires,
- mettre en oeuvre les principes de la diversification.

Limiter l'extension urbaine aux besoins estimés : cette priorité donnée à la recomposition urbaine et au redéploiement stratégique est une des composantes majeures du projet ; loin d'exclure tout développement de l'agglomération, elle suggère plutôt une **gestion “économe” de l'espace.**

A. DES TERRITOIRES POUR HABITER : LES LIEUX DE VIE QUOTIDIENNE

De la “ville rose” aux centres secondaires, les lieux privilégiés de l'habitat doivent intégrer, à des degrés divers, l'ensemble des fonctions urbaines (habitat, équipements, commerces, transports, loisirs, activités).

Sont concernés par le projet :

- le centre-ville historique et ses abords, entre la Garonne et le Canal du Midi,
- les faubourgs constitués,
- les noyaux villageois toulousains : “germes de centralité”,
- les nouvelles centralités (Blagnac, Colomiers, Ramonville, ...),
- les centres-bourgs et noyaux villageois de la périphérie,
- les entrées de villes.

Référents historiques ou simples “lieux de vie”, ils jouent un rôle primordial dans la dynamique urbaine et l'équilibre de l'agglomération.

Leur renforcement -ou leur extension- est un des éléments-moteurs d'une stratégie de développement, de recomposition d'un tissu urbain mixte et de **constitution progressive de bassins relationnels de proximité, véritables lieux de vie quotidienne** : le coeur d'agglomération et les territoires d'équilibre.

LE COEUR D'AGGLOMERATION

La zone centrale, ou “coeur d'agglomération”, qui intègre la ville-centre et les communes de première couronne, accueille la majeure partie des fonctions métropolitaines de niveau régional (enseignement supérieur, culture, tourisme, ...) ; près de 550 000 habitants y résident aujourd'hui.

Contrairement à de nombreuses agglomérations, le coeur de la métropole toulousaine, très étendu, recèle de très grandes potentialités urbaines à développer, à recomposer : conforter ce “coeur” constitue sans aucun doute un des enjeux majeurs du Schéma Directeur.

LES LIEUX DE RECOMPOSITION URBAINE

De nombreux secteurs du coeur d'agglomération sont aujourd'hui fragilisés : quartiers vétustes, quartiers d'habitat social déqualifiés, équipements logistiques obsolètes, zones industrielles et artisanales en déclin ou en déshérence.

Ces territoires, généralement “consommateurs d'espace”, sont souvent en situation favorable pour accueillir des fonctions urbaines renouvelées ou des projets fondés sur le principe de la mixité.

La requalification ou reconversion de ces sites permettra un rééquilibrage social et une reconquête urbaine, une véritable “réappropriation” de la ville par elle-même, en même temps qu'une valorisation de son image et de ses paysages urbains.

La revalorisation des faubourgs et noyaux villageois périphériques

■ Les faubourgs

Territoires relativement bien structurés mais cependant fragiles, ces morceaux de ville accueillent près de 100 000 habitants.

Les faubourgs disposent d'atouts et d'importantes potentialités sur lesquels peut être fondée une nouvelle attractivité résidentielle pour les populations.

Sur ces territoires sensibles, l'enjeu est avant tout celui de la préservation et de la valorisation des équilibres urbains (mixité) et sociaux (diversité) qui les caractérisent, à travers en particulier la mise en oeuvre d'une politique de diversification de l'habitat (réhabilitation de l'habitat ancien, mesures en faveur de l'accession à la propriété...) et des actions qualitatives ciblées (valorisation des espaces publics, préservation du patrimoine bâti ancien, intégration urbaine des futurs projets, ...).

■ Les noyaux villageois

A l'image des faubourgs, les enjeux sur les centralités villageoises sont :

- de préserver l'équilibre et la diversité des fonctions économiques et résidentielles,
- de maintenir leur vocation de centre animé par une "intensification" des fonctions urbaines,
- de valoriser les espaces publics de proximité et les axes traversant ces centralités.

L'intensification et la revalorisation de ces noyaux villageois, dans le respect des rapports établis entre identité et équilibre social, **sont un préalable à l'engagement de nouveaux projets dans ces secteurs d'urbanisation.**

La transformation des cités d'habitat social en quartiers à part entière

Dans l'agglomération, les grands ensembles d'habitat social des années 60 renvoient à des images de quartiers monolithiques et figés dans lesquels se concentrent des phénomènes de déqualification sociale et urbaine importants.

Ces quartiers, situés pour la grande majorité à l'Ouest et au Nord de la ville-centre font l'objet de procédures de réhabilitation.

Sur ces territoires, le principe de la "ville renouvelée" s'impose comme une urgence pour les dix prochaines années.

Revaloriser la fonction "habiter"

L'enjeu prioritaire sur ces territoires fragilisés est de recréer un contexte favorable à leur réappropriation par les habitants, et de redonner l'envie d'y habiter et l'envie d'y investir.

Pour cela, trois actions doivent être menées parallèlement :

- **désenclaver, en finir avec l'isolement** par la recherche d'une meilleure articulation entre "projets de quartier" et "projets de ville", à travers la mise en oeuvre de projets de voirie et de transport en commun, notamment,
- **restaurer la mixité** des fonctions urbaines à travers l'économique et le culturel et promouvoir le retour ou l'intégration de la diversité sociale,
- **redonner du sens** à ces quartiers par la réhabilitation de l'espace public et la constitution de lieux centraux à forte valeur d'identification, susceptibles de favoriser l'émergence d'un véritable sentiment d'appartenance chez les habitants.

Dans cette perspective, la dimension sociale et culturelle, associée à celle de l'habitat, visera à établir de nouvelles conditions de sociabilité, à générer de nouveaux comportements sociaux et urbains.

Enfin, pour espérer la réussite de cette entreprise et le retour à des équilibres sociaux, l'engagement de projets urbains sur ces territoires devra s'inscrire dans une politique globale de l'habitat, visant à accroître et redéployer le parc locatif privé et public sur l'ensemble de l'agglomération.

L'agrandissement de la "ville" sur elle-même, à l'intérieur de l'anneau des roades

A l'intérieur des roades, nombreux sont les sites stratégiques où des transformations, des mutations sont attendues, envisageables ou souhaitables dans la perspective d'une mise en oeuvre progressive d'une politique d'accueil d'un nouveau peuplement diversifié.

Sont concernés :

- certains sites monofonctionnels (artisanaux, industriels et logistiques) vétustes,
- certains territoires où le tissu urbain n'est plus adapté ni adaptable aux conditions et modes de vie actuels,
- des lieux de faible occupation où l'urbain est souvent "atomisé", hétérogène, consommateur d'espace.

Ces territoires, situés d'une part sur la rive gauche de la Garonne et d'autre part aux franges des quartiers Nord, nécessitent aujourd'hui une attention particulière et la mise en place de procédures publiques. L'enjeu sur ces territoires en situation

urbaine favorable est d'y **produire de la valeur en vue d'une "reconquête urbaine"**, d'un agrandissement de la "ville" sur elle-même.

Dans ce cadre, une maîtrise du développement doit aller de pair avec :

- une action foncière organisée,
- une réorganisation spatiale favorable à la mixité des fonctions urbaines,
- un ordonnancement hiérarchisé et qualitatif des espaces publics en parfaite symbiose avec les tissus urbains environnants.

LES LIEUX DE REDEPLOIEMENT URBAIN

Les nouveaux territoires de projets devront permettre de répondre aux préoccupations de la diversification et du rééquilibrage en matière d'emploi, d'habitat et d'équipements dans les divers secteurs du coeur de l'agglomération.

Parmi les plus importants, citons les projets présentant à moyen ou long terme des conditions de desserte et d'accessibilité et des qualités d'insertion maximales :

Les terrasses de l'Ouest

Le coeur d'agglomération y dispose de plusieurs opportunités :

- le site des Ramassiers et des Marots,
- les zones d'urbanisation inscrites dans le secteur du Perget (Colomiers),
- à Toulouse, le secteur de Saint-Martin du Touch proche de la R.N. 124 et de l'anneau de rocade,
- les zones d'urbanisation des Pradettes et les secteurs non urbanisés autour des noyaux villageois de Saint-Simon et de Lardenne.

Les plaines du Nord

Le coeur d'agglomération dispose de très importantes zones d'urbanisation, et notamment plusieurs sites de développement en limite de la ville de Toulouse et de la commune de Launaguët, dont le vaste secteur des Sables dans le prolongement Nord du boulevard du Raisin (Borderouge).

Les balcons de l'Est

Les principaux sites de développement se concentrent autour du pôle d'échanges de Gramont (Toulouse, L'Union, Balma Nord) et autour du pôle d'échange de Montaudran, associant les communes de Toulouse, Saint-Orens, Balma Sud et Fonsegrives.

Les rives des coteaux Sud

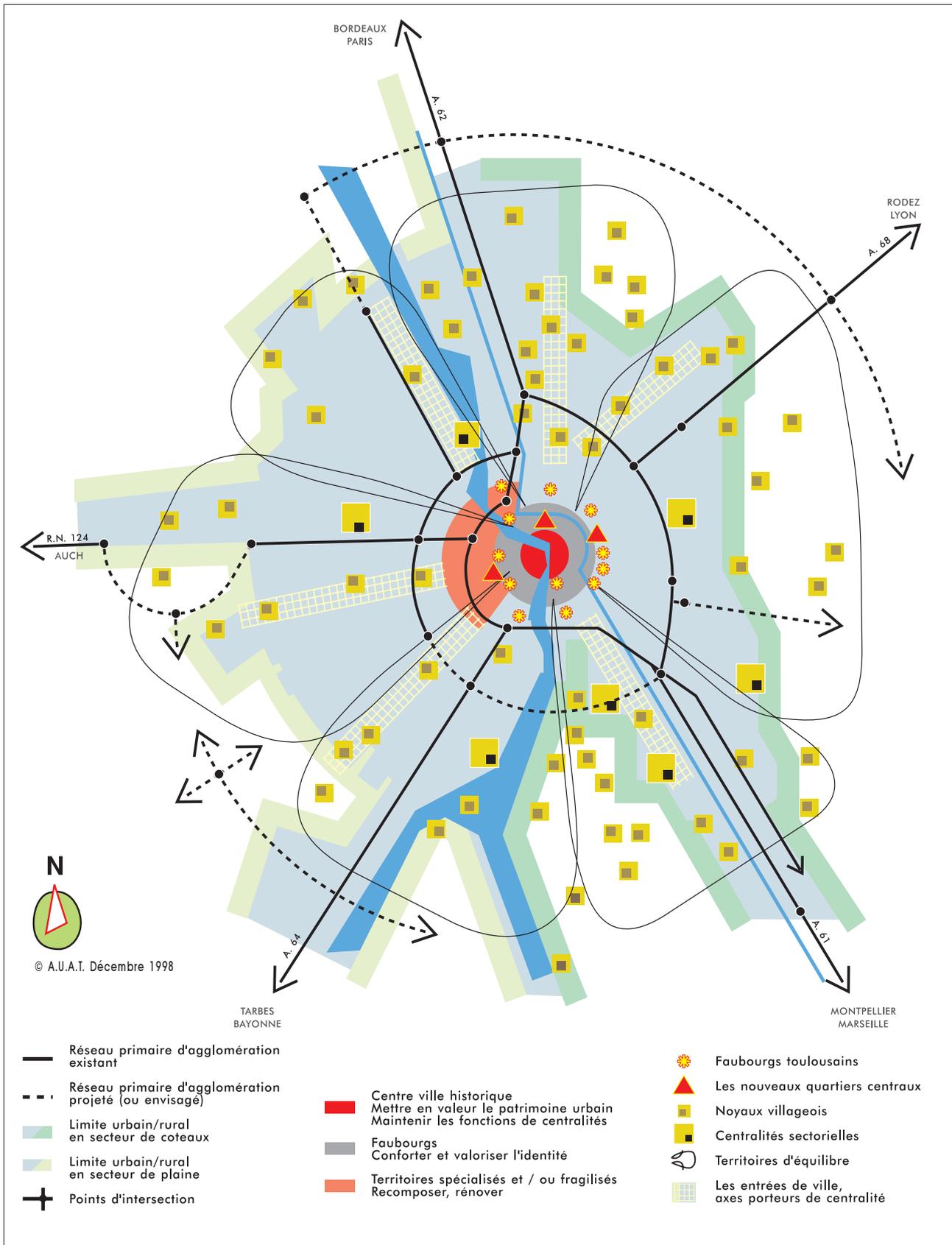
Les principales zones d'extension s'organiseront entre la Garonne et le Canal du Midi autour des grands espaces économiques de la vallée de l'Hers : Montaudran, Grande-Borde, Espace (Toulouse, Labège et Ramonville) et ceux de la R.N. 20 (Portet-sur-Garonne).

Ces sites seront desservis à moyen et long terme par un réseau de transport en commun performant.

LES TERRITOIRES D'EQUILIBRE

Six "territoires d'équilibre" viennent structurer la périphérie selon un schéma en étoile autour du coeur d'agglomération. Véritables espaces de proximité, ils définissent des bassins de vie quotidienne en garantissant aux habitants un cadre de qualité et un accès aux fonctions urbaines essentielles (écoles, collèges, principaux services publics, équipements sportifs et de loisirs, commerces).

En respiration directe avec le coeur de l'agglomération (accès aux fonctions centrales et métropolitaines), ces territoires organisent leur propre dynamique de fonctionnement autour de lieux forts, générateurs de centralité.



Des territoires pour habiter : les lieux de vie quotidienne

LES LIEUX DE RECOMPOSITION URBAINE

Certaines grandes entrées historiques de la ville exposent des franges urbanisées de qualité et de densité très variables ; certaines villes de première couronne, qui se sont aussi fortement développées depuis la fin des années 70, disposent aujourd'hui d'atouts incontestables, mais d'une attractivité à parfaire.

De fait, ces sites stratégiques à partir desquels la ville doit se structurer sont prioritairement inscrits dans cette problématique de reconquête et/ou "d'intensification" urbaine.

Les entrées de ville d'intérêt métropolitain

A ce titre, certaines entrées de ville historiques constituent des vecteurs de forte "intensité" urbaine à l'échelle des territoires d'équilibre ; elles irriguent les différents territoires de l'agglomération selon une composition en étoile, où elles "captent" l'essentiel des activités citadines.

En fédérant plusieurs centralités existantes (des faubourgs aux noyaux villageois périphériques), ces axes instituent une véritable armature urbaine et garantissent la cohérence des différents bassins de vie de l'agglomération, à l'interface du coeur d'agglomération, dans le prolongement des avenues toulousaines.

Sont concernés :

■ quatre entrées historiques majeures de l'agglomération :

- R.N. 88 : de Saint-Jean à Croix-Daurade,
- R.N. 113 : de Castanet à Saint-Agne,
- R.D. 632 : de Plaisance du Touch aux Arènes,
- R.D. 2 : de Beauzelle à Purpan ;

■ deux nouveaux boulevards pour structurer le développement urbain à l'Ouest et au Nord :

- le boulevard urbain Saint-Martory (Cugnaux, Villeneuve, Frouzins), en continuité de la R.D. 23,
- le boulevard urbain Nord.

Ces six entrées devront pouvoir accueillir une desserte performante en transport en commun.

Les centralités sectorielles

Elles sont les points d'ancrage des principaux territoires d'équilibre et les pôles d'appui de leur développement.

Ces communes confortent la dimension du coeur d'agglomération. Elles concentrent un niveau d'équipements et de fonctions urbaines essentiel à la vie quotidienne de leurs habitants et de ceux des noyaux villageois voisins.

Ces centralités de taille variable devront être renforcées dans leur niveau d'équipement pour s'adapter aux besoins futurs de chaque secteur.

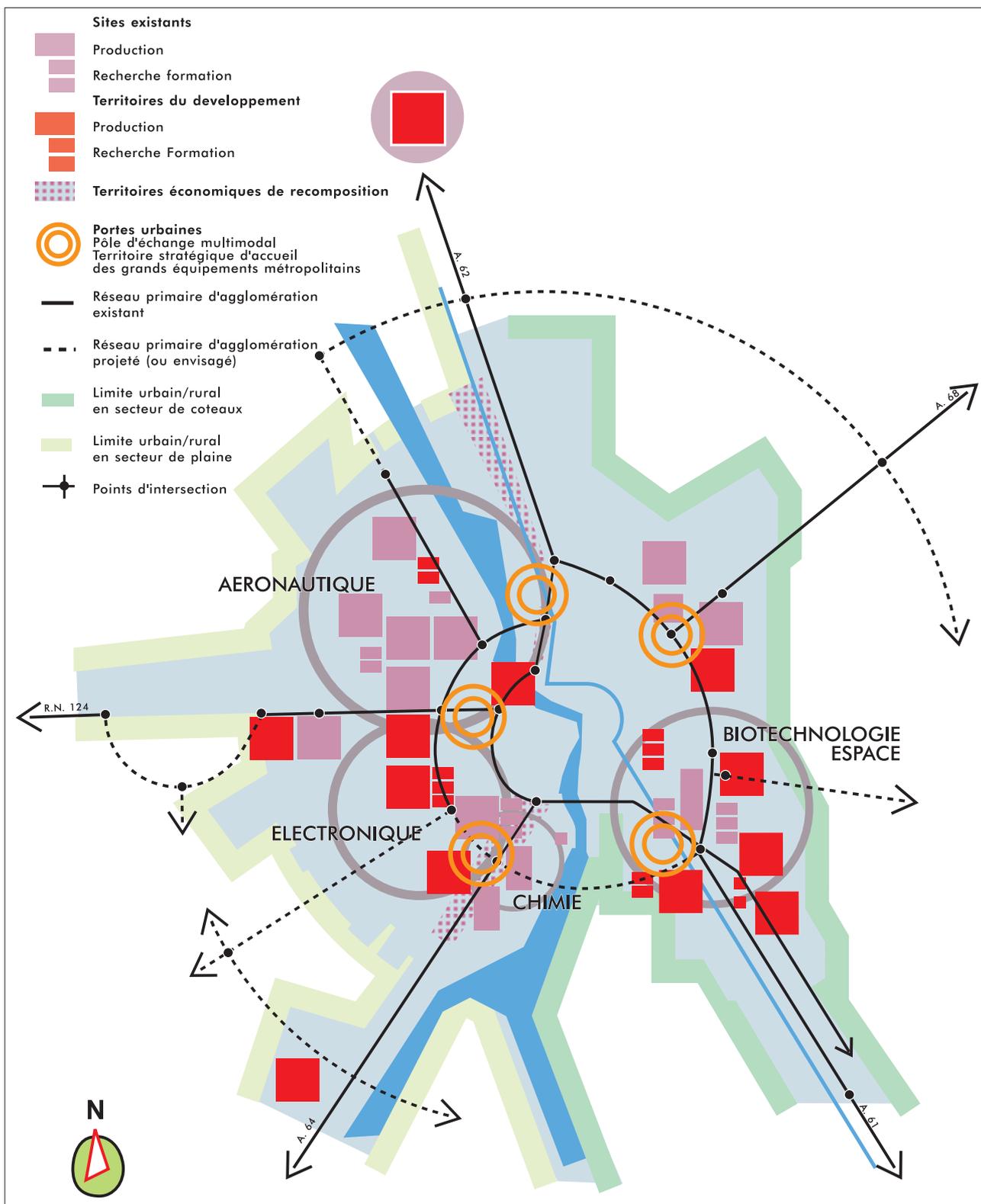
Les principales d'entre elles, comme Colomiers, Blagnac, Ramonville, ... seront à moyen et long terme raccordées au réseau collectif de Transport en Commun en Site Propre.

LES POLES DE DEVELOPPEMENT A MOYEN ET LONG TERME

Les différents territoires d'équilibre projettent tous à des degrés différents leur développement à moyen et long terme dans une approche de cohérence intercommunale :

■ Au Nord-Ouest : "Blagnac Constellation",

Ainsi le Nord-Ouest, avec le projet de "Blagnac Constellation" affiche un grand projet intercommunal avec les communes de : Aussonne, Beauzelle, Blagnac, Cornebarrieu, Mondonville, Seilh, à échéance du Schéma Directeur.



Les sites du développement économique majeur

■ **Au Sud-Ouest : un grand quartier autour du Canal Saint-Martory**

Le Sud-Ouest projette un grand secteur de développement associant toutes les composantes résidentielles, activités, ... en relation avec une nouvelle entrée d'agglomération.

■ **Au Sud-Est**

Dans le cadre de la Communauté de Villes du SICOVAL, ce secteur dispose, dans le cadre d'une réflexion sectorielle élargie, de plusieurs sites d'accueil pour l'habitat et les activités.

■ **Au Nord-Est**

L'essentiel du développement urbain potentiel du secteur Nord-Est est concentré dans les zones d'urbanisation actuelles ou dans des territoires jouxtant le projet de développement urbain Nord.

B. DES TERRITOIRES POUR ACCUEILLIR LES FONCTIONS ECONOMIQUES ET METROPOLITAINES MAJEURES

L'agglomération dispose de plusieurs sites à forte potentialité d'image et d'accessibilité, susceptibles de devenir des lieux emblématiques d'un développement économique majeur.

- réduire les dispersions et développer des synergies par la concentration des fonctions,
- optimiser la rationalité économique des coûts d'aménagement,
- garantir les équilibres territoriaux,

et proposer dans cette perspective l'identification :

- de territoires stratégiques d'intérêt métropolitain pour porter les pôles économiques majeurs,
- de lieux de concentration des fonctions vitales (Formation, Recherche, services à haute valeur ajoutée, logistique de l'immatériel, ...).

LES POLES ECONOMIQUES MAJEURS

Ils s'organisent à proximité des cinq grandes entrées autoroutières d'agglomération : (A. 62, A. 68, A. 61, A. 64 et R.N. 124), véritables axes de composition du développement spatial de l'agglomération, "vitrines" et vecteurs des fonctions majeures de la métropole (pôles Formation-Recherche-Industrie) :

- les territoires à reconquérir tels que ceux de la R.N. 20 Nord et Sud,
- les pôles économiques à développer, autour desquels devront se concentrer demain les services et les activités d'excellence en matière aéronautique, informatique, biochimique, agronomique, santé, ...

DES TERRITOIRES A RECONQUERIR

■ **La recomposition de la R.N. 20 Nord,**

entre le canal latéral et l'autoroute A. 62

Le principal axe économique historique de l'agglomération (la route nationale 20) est confronté depuis plusieurs années à un processus de déqualification important.

Ce secteur économique traditionnel qui occupe un foncier très important, remarquablement desservi, pourrait accueillir, après recomposition, une nouvelle génération d'activités économiques associant architecture, environnement de qualité et haute technologie.

■ **La revalorisation du secteur de la R.N. 20 Sud,**

entre la Garonne et l'autoroute A. 64

Entre l'échangeur de Langlade et le futur Contournement Sud, entre la Garonne et l'A. 64, diverses installations industrielles s'étendent sur plus de deux kilomètres dont certaines génèrent un périmètre actuellement soumis à la directive européenne dite "Seveso".

La mutation à long terme de ce site permettrait d'une part la valorisation d'un "rivage" très important de la Garonne et constituerait d'autre part un des plus grands sites de développement de qualité de l'agglomération.

■ **La recomposition du secteur de Montaudran,**

aux abords du Complexe scientifique de Rangueil

En bordure de la rocade Sud, face au complexe scientifique de Rangueil, le site historique de l'Aéropostale qui est jouté d'implantations industrielles susceptibles de muter à moyen ou long terme, s'étend sur près d'une centaine d'hectares jusqu'à l'échangeur du Palays.

Il en constitue la façade naturelle et représente à ce titre un lieu extrêmement précieux, tant par sa symbolique que par sa situation exceptionnelle, pour l'implantation à moyen ou long terme d'établissements majeurs (grandes écoles, laboratoires de recherche, ...).

DES TERRITOIRES A DEVELOPPER

Ces sites spécialisés concentrent les activités de recherche et de production, et de service de haute technologie.

■ **Le pôle aéronautique dans le quart Nord-Ouest**

de part et d'autre de la R.N. 124 :

- Saint-Martin du Touch (Toulouse),
- Gramont (Colomiers) et Cap Ouest (Colomiers, Plaisance, Tournefeuille),
- Grand-Noble (Blagnac).

■ **Le pôle informatique et électronique dans le quart Sud-Ouest,**

aux abords de l'A. 64 avec :

- Basso Cambo (Toulouse).

■ **Le pôle spatial et technologique dans le quart Sud-Est,**

de part et d'autre de l'A. 61 :

- l'opération du Canal (Ramonville),
- l'Agrobiopôle (Auzeville),
- l'Innopole (Labège)

LES PORTES DE L'AGGLOMERATION

Certains territoires urbains -constitués ou en devenir- jouent déjà un rôle important dans le fonctionnement de la ville et s'inscrivent tout particulièrement dans une stratégie de recomposition et de développement "ciblé" de l'agglomération, à l'interface du coeur d'agglomération.

Ces territoires présentent en effet de réelles capacités à produire de la qualité urbaine tout en créant une dynamique sur leur environnement.

"Intensifier" la ville à partir de ces lieux porteurs permettra de "continuer" la construction de la métropole régionale, entre mémoire et modernité.

Blagnac : la porte "internationale" de l'agglomération

Au-delà de sa vocation de pôle logistique d'intérêt métropolitain, le territoire aéroportuaire de Blagnac reste porteur d'une réelle spécificité dans l'agglomération : pôle industriel (constructeurs et sous-traitants), tertiaire (bureaux, hôtels) mais aussi pôle de loisirs (tourisme industriel, parc de découverte aéronautique), la "porte aérienne" de la Métropole constitue véritablement un territoire privilégié d'accueil des fonctions économiques d'excellence.

Les portes urbaines

A l'interface entre le coeur d'agglomération et les différents territoires d'équilibre, les cinq portes urbaines sont les lieux d'accueil privilégiés des grands équipements métropolitains :

- la "Porte de Paris" dans le secteur Nord (Toulouse-Lalande / Sesquières-Fenouillet),
- la "Porte de Lyon" dans le secteur Est (Toulouse Gramont / Périole-L'Union - Balma Nord),
- la "Porte de Narbonne" dans le secteur Sud-Est (Toulouse Rangueil / Montaudran-Ramonville),
- la "Porte d'Espagne" dans le secteur Sud-Ouest (Toulouse Mirail / Chapitre),
- la "Porte d'Auch" dans le secteur Ouest (Toulouse-Purpan).

Situés sur les axes historiques de la ville, ces "**postes de centralité avancée**" ont pour vocation d'accueillir préférentiellement les équipements et services urbains générateurs de trafic (hôpitaux, universités, services publics, **grands équipements** sportifs, ...), mais leur proximité géographique avec la rocade, grand "tour de ville" du XXIème siècle, en fait également des lieux privilégiés pour le développement tertiaire de l'agglomération.

Les portes urbaines sont aussi de véritables plates-formes multimodales d'échange et jouent un rôle "de rabattement" très important dans les déplacements entre le coeur d'agglomération et les territoires d'équilibre en raison de leur situation stratégique, à la croisée :

- du réseau de voies rapides,
- du réseau métro (terminaux des lignes de métro),
- du réseau de Transport en Commun en Site Propre vers la périphérie.

En conjuguant ainsi accessibilité et "lisibilité", ces portes urbaines créent un environnement très favorable à l'accueil de fonctions économiques d'excellence.

3 STRUCTURER L'URBAIN

Réhabiliter, promouvoir l'espace public comme une charpente du développement urbain de proximité, comme vitrine d'une capitale régionale conviviale et belle.

Deux réseaux en se conjuguant, tissent une "maille urbaine" essentielle pour un développement harmonieux, en offrant à chaque habitant un équilibre nature-urbanité, en tout point du territoire métropolitain :

- le Réseau Vert et Bleu d'agglomération,
- le réseau secondaire pour continuer la ville.

UN RESEAU VERT ET BLEU D'AGGLOMERATION

Coteaux, terrasses de Garonne, rivières et canaux : de nombreux sites, naturels ou urbains, participent à l'identité de la métropole toulousaine et contribuent à lui conférer une image attractive de "ville-campagne". Dotés d'une forte valeur collective, ils doivent être non seulement protégés mais confortés et intégrés à tout projet de développement ou de recomposition urbaine, car ils contribuent ensemble à l'édification d'un grand Réseau Vert et Bleu pour l'agglomération.

Ce réseau s'appuiera sur :

- **des espaces de nature protégés** comme les zones d'intérêt écologique, floristique et faunistique, les grands espaces boisés et le réseau hydrographique,
- **des espaces récréatifs et de loisirs**, de plein air. L'agglomération dispose actuellement de plusieurs sites à vocation métropolitaine.
Parmi les plus importants :
 - à l'Ouest, le site de la Ramée, le plus important,
 - à l'Est, la zone des Argoulets,
 - au Sud-Est, la Ferme des Cinquante,
 - au Nord-Ouest, la zone de Pinot,
 - au Nord, les zones de Sesquières et du Bocage,
 - au Sud, la base de loisirs de Pech David ;
- **des espaces verts en milieu urbanisé**
 - les jardins publics ou privés,
 - les parcs,
 - les mails plantés,
 - les grands boulevards, avenues, allées arborées,
 - les ramiers et berges de la Garonne,
- **des espaces agricoles paysagers** : ce sont des sites cultivés aujourd'hui entretenus, d'intérêt paysager, principalement situés en site de relief, et qui contribuent à la qualité paysagère de certains secteurs de l'agglomération.

La construction du Réseau Vert et Bleu passera en premier lieu par la valorisation du réseau hydrographique : les plans d'eau, les fleuves, rivières, ruisseaux et leurs bassins versants naturels sont des acteurs déterminants de l'équilibre sanitaire, paysager et écologique de l'agglomération, des activités ludiques des populations. La restauration de la qualité de l'eau est indispensable pour garantir son aptitude à la baignade et aux activités nautiques.

Au-delà de la nécessaire protection de ce patrimoine vert à forte valeur collective, le Schéma Directeur met en évidence la nécessité d'ouvrir et de relier entre eux l'ensemble des éléments constitutifs de cette trame verte et bleue.

LES POINTS CLES DU RESEAU VERT ET BLEU**L'axe Garonne-Ariège : les berges, les quais et les ramiers**

Du Sud au Nord et sur plus de trente kilomètres, la Garonne est l'élément constitutif et référentiel pour l'ensemble de l'agglomération toulousaine ; 500 000 habitants résident aujourd'hui à moins de cinq kilomètres de ses rives.

Quais, berges, prairies, falaises, îles ou ramiers : le fleuve, qui s'inscrit dans une très grande diversité, reste générateur d'une unité de langage pour la métropole.

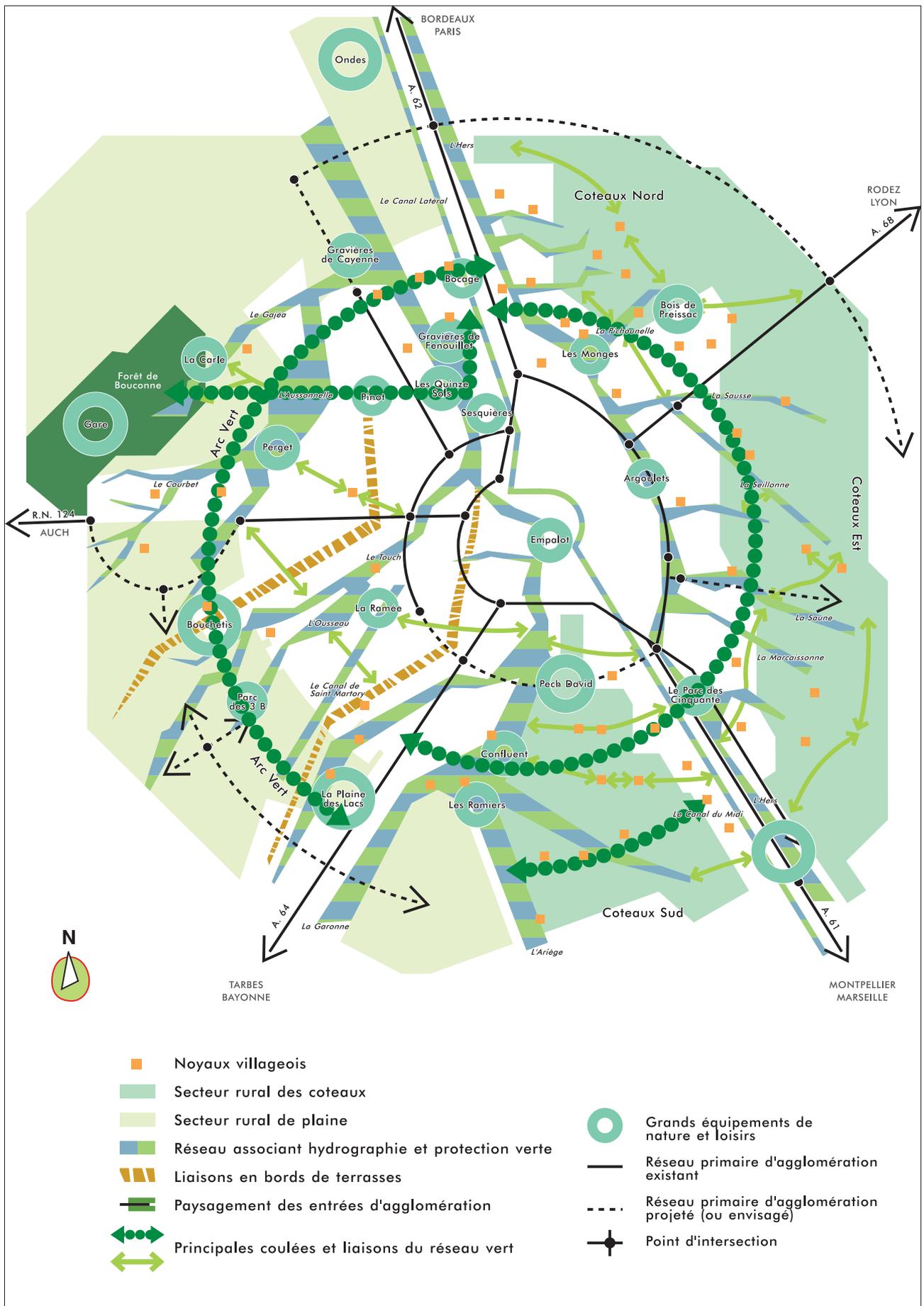
Sa valorisation globale s'impose dès lors comme un projet majeur, une véritable "ligne de force" et l'expression d'une volonté collective.

L'arc vert : des forêts, des lacs et des rivières

De la Garonne Nord jusqu'au rivage Sud de l'Ariège, la partie Ouest de l'agglomération se compose d'une grande forêt, de grands espaces de nature et de récréation à forte valeur qualitative.

La mise en réseau de ces grandes entités environnementales aussi diversifiées que :

- la forêt de Bouconne,
- les Zones d'Intérêt Faunistique et Floristique des gravières du Sud-Ouest (Roques, Frouzins),
- les grands espaces de loisirs de Pinot (Nord-Ouest) et de Villeneuve, Frouzins au Sud-Ouest,
- les berges et vallées de ruisseaux (l'Aussonnelle, le Touch) dont la qualité paysagère et l'homogénéité spatiale sont remarquables, est l'une des actions majeures du grand projet de protection et de valorisation de la trame verte de l'agglomération.



Le Réseau Vert et Bleu : pour la protection et la valorisation du patrimoine naturel

Le Canal du Midi : ses alignements de platanes, ses ponts et ses écluses.

Les canaux en général, et le Canal du Midi en particulier, affichent une très forte présence dans le paysage de l'agglomération :

- le Canal latéral parcourt le Nord de l'agglomération,
- le Canal de Brienne embellit le quartier des Amidonniers, ...

Véritable coupure verte et bleue entre faubourg et centre-ville, le Canal du Midi structure fortement la Vallée de l'Hers, pour le voyageur comme pour le sédentaire. Le Canal est avec la Garonne, l'espace qui identifie le plus l'agglomération toulousaine. Dans sa traversée d'agglomération, il devrait retrouver par un dialogue plus présent avec l'architecture, une nouvelle intimité et de nouvelles ambiances plus "nature". Le projet de valorisation du Canal et de ses berges, de son architecture, est un projet touristique et économique à l'échelle supra-régionale.

Le Touch et l'Aussonnelle : des rives boisées, des gués, des prairies

Les deux vallées constituent l'un des sites les plus remarquables de l'agglomération par sa qualité paysagère et son homogénéité spatiale.

Sur ces territoires très sensibles, le projet devra se donner les moyens d'une politique coordonnée d'aménagement et de mise en valeur du paysage de berges, et, au-delà de la protection, engager des actions de gestion pour assurer leur entretien et favoriser leur accessibilité publique.

Les rives de l'Hers : un grande coulée verte parallèle à la Garonne

La Vallée de l'Hers est à la fois une coulée verte et un fil bleu parallèle à la Garonne et au Canal du Midi. Cette vallée qui traverse l'agglomération du Nord au Sud dans sa plus grande dimension est appelée à être réaménagée et protégée dans sa globalité à partir d'actions de végétalisation et de verdissement pour lui restituer une meilleure efficacité récréative et paysagère.

UNE MAILLE SECONDAIRE POUR "CONTINUER LA VILLE"

Aujourd'hui composée d'allées, d'avenues, de boulevards, ponctuée de places et de jardins publics, la trame secondaire organise et met en scène la ville héritée.

Elle distribue clairement la ville et s'affiche à ce titre comme le support privilégié de la fonction "habiter" fédérant l'ensemble des activités et des équipements de proximité, au-delà du strict logement nécessaire au développement de la vie urbaine (commerces, services et équipements de proximité, transports en commun, ...).

Ainsi, elle se découvre principalement dans les secteurs de la "ville" hérités du XVIII^{ème} et du XIX^{ème} siècle (centre historique, faubourgs, noyaux villageois, centres bourgs) fondés sur le principe de la mixité urbaine et dans quelques centralités récentes construites sur ces mêmes principes.

Des boulevards, avenues, mails plantés pour organiser et mettre en scène le développement de la "Ville"

Par nature même, ces lieux doivent se développer et "irriguer" le développement urbain pour constituer une maille secondaire d'agglomération organisatrice, fédératrice de la mixité urbaine, du centre vers les périphéries : organiser, ordonnancer, mettre en scène les développements de la ville, accompagner et valoriser la fonction habiter, sont une nécessité absolue, un objectif prioritaire, dans une agglomération qui a grandi trop vite sur le dernier quart de siècle.

Il s'agira d'une part de reconstituer les "racines de la mixité", d'autre part de "continuer" le dessin et le développement de l'agglomération à partir de ces racines.

Il conviendra pour cela :

- d'apporter un traitement qualitatif aux espaces publics existants et dont les emprises sont souvent importantes : avenues et boulevards toulousains,
- d'élargir partiellement ou dans leur intégralité certains linéaires existants : entrées de ville en périphérie, liaisons inter-quartiers, boulevards urbains intercommunaux,
- de construire ces nouveaux espaces publics à l'occasion de grands projets urbains ou lors d'opérations de reconquête urbaine, en assurant une maîtrise systématique des emprises.

4 - GARANTIR LE RESPECT DES GRANDS EQUILIBRES

CE PARTI D'AMENAGEMENT GARANTIT LE RESPECT DES GRANDS EQUILIBRES TEL QUE LE PREVOIENT LES LOIS D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME

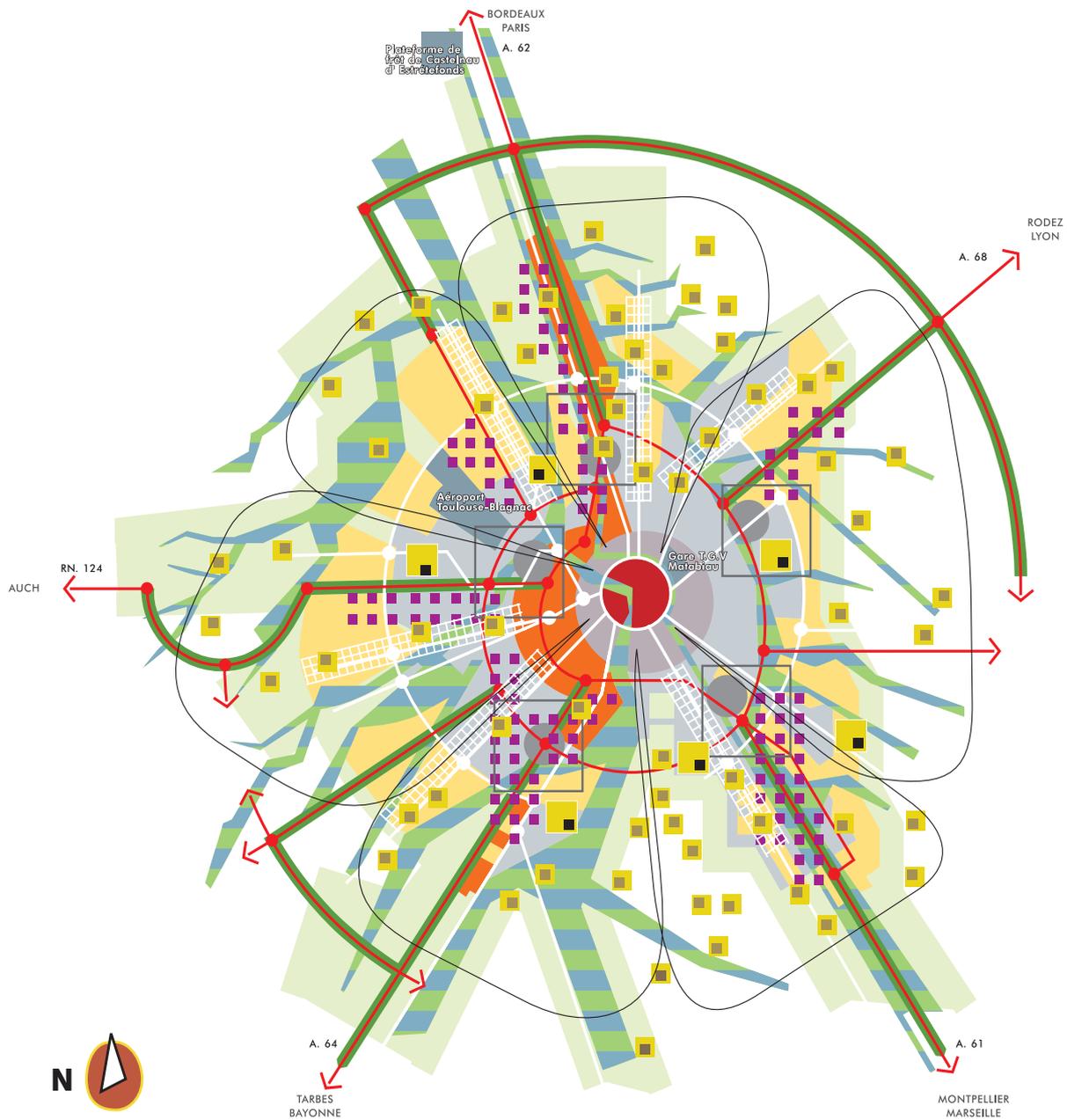
Le constat des évolutions passées de l'agglomération a conduit à prendre de nouvelles options d'aménagement plus respectueuses d'une gestion économe et équilibrée de l'espace métropolitain, plus soucieuses d'assurer la protection des populations contre les risques naturels prévisibles, les risques technologiques et les nuisances sonores.

Ces préoccupations se traduisent par des choix d'urbanisme et la mise en place de dispositifs garantissant leur pérennité dans le temps. Ainsi, le parti d'aménagement et de développement est basé sur :

- une limitation du développement pavillonnaire périphérique,
- un renforcement des centralités,
- le fort développement des transports en commun,
- une intensification du tissu urbain et la détermination des lieux de recomposition urbaine,
- la détermination de zones de développement limitées, prenant en compte la protection des espaces agricoles de qualité et la mise en place des infrastructures,
- la délimitation d'une trame verte cohérente basée sur les espaces et sites naturels ou forestiers,
- une protection des zones soumises aux risques naturels prévisibles, risques d'inondation et de glissement de terrain,
- la prise en compte des Projets d'Intérêt Général délimités aux abords des établissements industriels,
- la prise en compte des nuisances sonores autour des sites aéroportuaires définies par les Plans d'Exposition aux Bruits.

L'ensemble de ces choix traduit bien la volonté d'élaborer un projet qualitatif pour l'agglomération.

LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES



© A.U.A.T. Décembre 1998

- | | | | | | |
|---|--|---|--|---|---|
|  | Centre ville historique
Mettre en valeur le patrimoine urbain
Maintenir les fonctions de centralités |  | Territoires d'équilibre |  | Plateforme logistique |
|  | Faubourgs
Conforter et valoriser l'identité |  | Porte urbaine et territoires stratégiques
Intensifier et identifier |  | Voies primaires
(autoroutes, V.R.U...) |
|  | Quartiers et centralités sectorielles récentes
Intensifier et mixer |  | Les entrées de ville, axes porteurs de centralité |  | Voies secondaires
(boulevards, avenues
et liaisons intersecteurs) |
|  | Territoires spécialisés
Recomposer, rénover |  | Patrimoine naturel (trame verte et bleue)
Valoriser et développer |  | Limite urbain rural
Espace agricole à protéger |
|  | Site potentiel de développement
Redéploiement, extension mixte |  | Noyaux villageois
Valoriser et développer |  | Point d'intersection |
| | |  | Centralités sectorielles | | |
| | |  | Territoires du développement
économique majeur | | |

CHAPITRE 11

SCHEMA D'AMENAGEMENT ET TERRITOIRES

UN PROJET POUR CHAQUE TERRITOIRE

Les principes généraux d'aménagement déterminent un cadre global pour conduire, dans la durée, la recomposition et le redéploiement de la métropole.

Face aux nombreux défis qu'elle devra affronter, l'agglomération toulousaine doit mettre en valeur l'ensemble de ses composantes dans une totale complémentarité de rôle. Il convient, dès lors, dans le droit fil des ambitions et des orientations affichées à l'horizon 2015, de définir des objectifs communs pour chaque territoire, au-delà des enjeux communaux.

Des capacités d'accueil sont évaluées, pour chaque secteur, en tenant compte des besoins spatiaux :

- générés par l'accroissement de population et d'emploi projeté,
- induits par la population résidente (effet de décohabitation, desserrement des ménages),
- liés aux réserves foncières indispensables à l'élasticité des marchés fonciers.

La Ville-Centre devrait être identifiée comme le lieu privilégié d'accueil des grands équipements et services de rayonnement régional et en même temps, comme territoire d'accueil d'un nouveau peuplement diversifié.

Le Nord-Est devrait d'une part bénéficier d'un développement fondé sur la recomposition du secteur économique de la R.N. 20 et ce, en totale complémentarité avec la création de la plate-forme de frêt multimodale de Castelnau d'Estrétefonds située au Nord de l'agglomération, et d'autre part asseoir un projet résidentiel maîtrisé et équilibré sur les qualités paysagères des coteaux Nord et de la Garonne.

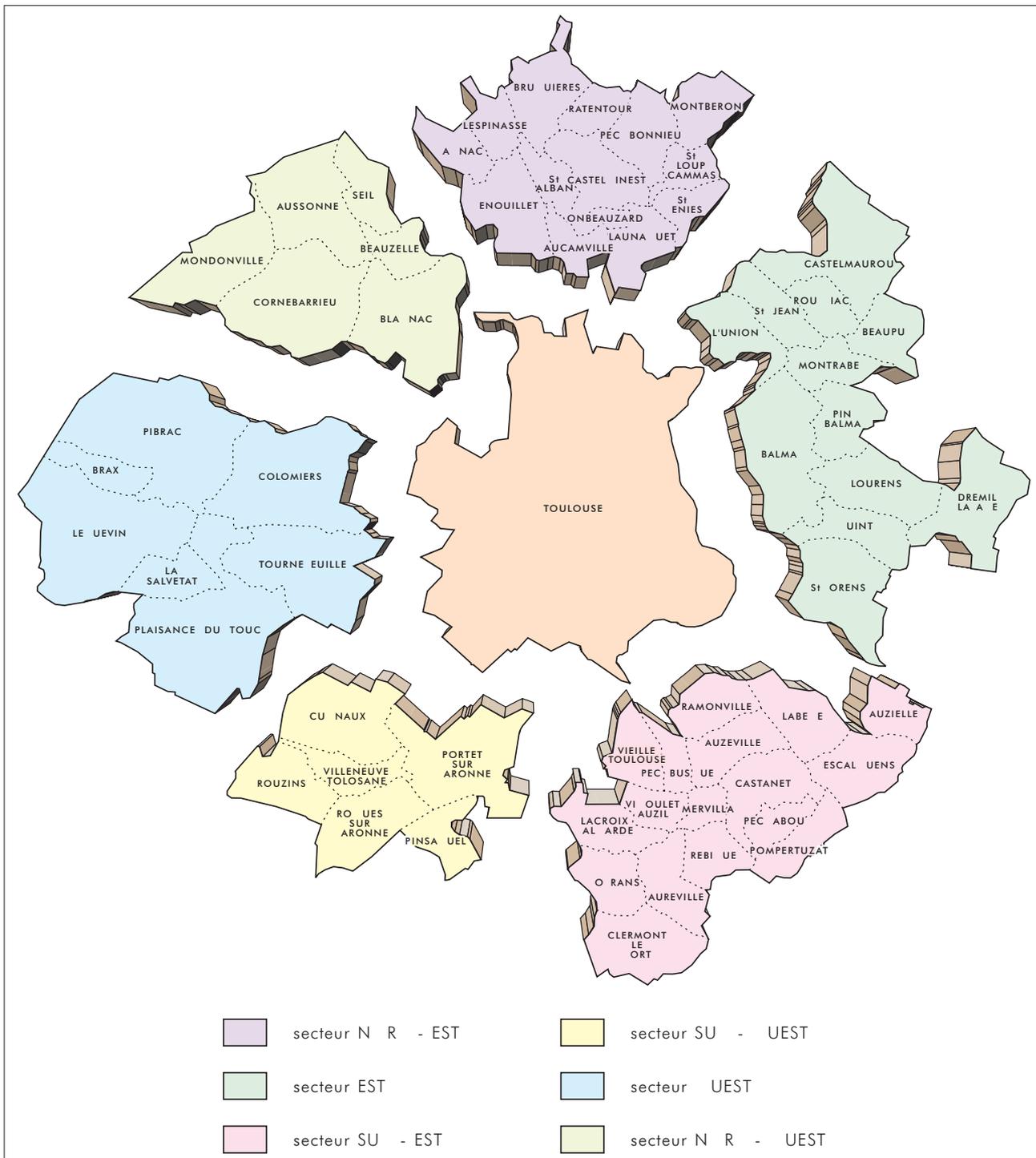
L'Est qui renferme d'exceptionnelles potentialités de développement, et ce, aux portes de la ville-centre, devrait conforter son attractivité résidentielle et économique au prix de nouveaux désenclavements routiers, et promouvoir à cette occasion un rééquilibrage socio-démographique aujourd'hui indispensable.

Le Sud-Est devrait connaître, autour du renforcement du pôle économique de Labège-Innopole, de l'axe de vie R.N. 113 et de la mise en valeur des sites villageois, une croissance maîtrisée et équilibrée, et apporter à l'agglomération un niveau d'équipements métropolitains (accueil économique, loisirs verts, ...) en appui des axes Canal du Midi et Vallée de l'Hers.

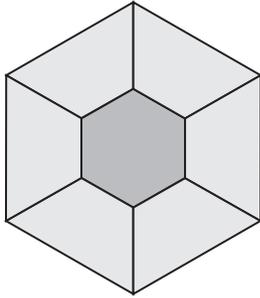
Le Sud-Ouest pourrait tirer parti d'un développement de nouvelles infrastructures d'agglomération pour conforter Portet-sur-Garonne comme centralité sectorielle et l'axe Cugnaux-Villeneuve-Frouzins autour de la future voie du Canal de Saint-Martory, comme support d'un grand projet fondé sur le principe de l'équilibre habitat-emploi.

L'Ouest devrait, d'une part voir son développement s'intensifier autour de Colomiers (centralité sectorielle) et de l'axe de vie R.D. 632 (Toulouse-Tournefeuille-Plaisance du Touch), au bénéfice d'un rééquilibrage habitat-emploi, et d'autre part proposer un cadre de vie attractif fondé sur la valorisation des vallées du Touch et de l'Aussonnelle.

Le Nord-Ouest devrait tirer du renforcement de la plate-forme aéronautique et de la mise en valeur des sites (Garonne, Touch, Aussonnelle) une dynamique propre à conforter un développement diversifié et à proposer de grands équipements métropolitains (accueil économique, scientifique, loisirs verts, ...).



Les secteurs



LA VILLE-CENTRE

1 LA VILLE-CENTRE AUJOURD'HUI

UNE VILLE-CENTRE EN PLEINE MUTATION

UN DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE SOUTENU ET UN DEVELOPPEMENT RESIDENTIEL QUI
NE PERMET PAS ENCORE D'AFFICHER UNE CROISSANCE DE LA POPULATION ...
... MAIS UNE GRANDE CAPACITE A SE RENOUVELER SUR ELLE-MEME.

LA VILLE-CENTRE EN CHIFFRES (situation 1990)

- Superficie 11 830 hectares
- Surface urbanisée totale 8 557 hectares
 dont 6 000 hectares habitat
 2 000 hectares activités
- Nombre d'habitants 358 000 habitants
 Evolution 1975-1982 - 7 %
 Evolution 1982-1990 + 3 %
- Nombre d'emplois 225 000 emplois
 Evolution 1975-1990 + 11 %
- Equilibre Habitat/Emploi 1 emploi pour 1,6 habitants
- Densité brute : 42 habitants/hectare urbanisé
 26 emplois/hectare urbanisé
- Rythme moyen annuel de développement 1975-1990 200 hectares
 dont 120 hectares à vocation mixte
 80 hectares à vocation activité

L'OCCUPATION DU SOL AUJOURD'HUI : UN LIEU PRIVILEGIE D'ACCUEIL, DES EQUIPEMENTS ET SERVICE DE CENTRALITE

Le centre historique

- C'est la ville dans sa dimension historique et patrimoniale, dans son identité et sa continuité, un territoire où se concentrent des espaces publics de référence, une architecture ordonnancée et des monuments prestigieux et qui abritent l'essentiel des fonctions culturelles, politiques et administratives de l'agglomération
- C'est la ville des grands axes urbains porteurs d'identité, de lisibilité et d'animation.
- C'est aussi la réunion en un seul site de la Garonne et du Canal du Midi.
- C'est enfin un lieu privilégié de l'accueil résidentiel, du commerce, des services et des affaires, de la culture, l'espace dominant de la diversité et de l'animation urbaine, largement ouvert sur la ville et au-delà dans l'agglomération et l'espace régional.

La périphérie du centre-ville

Elle est constituée par :

■ Les faubourgs

Ces quartiers épaulent le tour de ville (Sept-Deniers, Minimes, Bonnefoy, Guilheméry-Côte-Pavée, Saint-Exupéry-Demoiselles, Croix-de-Pierre, Saint-Michel-Saint-Agne, Patte-d'Oie-Fontaine-Lestang, Amidonniers). Il conviendra de préserver et de redynamiser leur identité et leurs qualités (mixité urbaine, diversité sociale).

■ Les noyaux villageois

Ces quartiers, qui sont pour la plupart hors rocade (Saint-Simon, Lardenne, Saint-Martin du Touch, Lafourquette, Pouvourville, Croix Daurade, Lalande, Trois Cocus) constituent des assises réelles de l'identité toulousaine et recèlent d'indéniables qualités résidentielles qu'il convient de valoriser et de développer.

LES ATOUTS ET POTENTIALITES DE LA VILLE-CENTRE : DES TERRITOIRES FAVORABLES A L'ACCUEIL D'UN HABITAT DE QUALITE

Les quartiers Ouest, un grand secteur "prêt à muter"

Découpé en "quartiers" depuis la Patte d'Oie, ce secteur reste fortement marqué par la présence de friches industrielles ou d'activités dont le déménagement est envisageable à moyen ou long. terme (ateliers du G.I.A.T., Tricotages de l'Ariège, plate-forme S.N.C.F., ...), de cités d'habitat social couvrant de larges territoires et d'un grand pôle urbain périphérique (le Mirail) en déficit d'urbanité.

■ Les boulevards et avenues : des axes urbains à exploiter

De la Croix de Pierre à Bourrassol, les boulevards de l'Ouest distribuent les principales avenues de ce secteur : avenue de Grande-Bretagne, route de Lombez, route de Saint-Simon ; ce réseau viaire est très important mais son urbanité se réduit le plus souvent à la seule fonction circulatoire : boulevards de transit ou pénétrantes vers le centre-ville.

■ Les Arènes : un centre logistique en devenir

Point de départ du faisceau des avenues, à l'interconnexion des lignes A et C du métro, le quartier des Arènes est appelé à jouer un rôle majeur dans la structuration du tour de ville.

■ Bagatelle, La Faourette : une centralité à construire

Du boulevard Déodat de Séverac à la rocade Ouest, de la route de Saint-Simon à la route de Seysses, de grandes cités d'habitat social se sont développées plus tardivement en juxtaposition aux tissus toulousains plus traditionnels.

Desservi par le métro, l'axe Desbals dispose de réelles capacités à fédérer ce vaste secteur proche du centre-ville.

■ **Le Mirail : un grand quartier à recomposer**

Conçu et réalisé sur un concept urbain très volontariste (séparation des fonctions urbaines) les quartiers du Mirail sont en mal d'identité ; ils disposent cependant d'un niveau d'équipements et de services qui laisse espérer à moyen terme qu'une recomposition sociale et urbaine leur assurera une «réintégration» à la ville.

Les quartiers Nord, un site en devenir aux portes du centre-ville

Découpé du Nord au Sud par plusieurs entrées de ville (avenue des Etats-Unis, route de Launaguet, route de Fronton, chemin des Izards,...), entre les boulevards du Nord (boulevards de Suisse, Sylvio Trentin, Pierre Curie) et les Ponts Jumeaux, ce grand secteur constitue aujourd'hui un potentiel urbain inexploité aux franges des faubourgs des Minimes, de Bonnefoy et des Sept Deniers.

Occupés de façon très lâche et disparate (activités d'entreposage, habitat pavillonnaire, quelques collectifs) ces quartiers constituent aujourd'hui un véritable gisement foncier dans le péricentre de Toulouse, une opportunité pour agrandir le coeur de l'agglomération.

Le secteur de Marengo : un grand espace libre à reconquérir aux portes du centre-ville

A l'extrémité des allées Jean Jaurès, à la croisée du Canal du Midi et de la future gare T.G.V. de Matabiau, le statut actuel de la place Marengo est strictement fonctionnel (parc de stationnement, gare S.N.C.F., station de métro, terminus bus, entrée de ville).

Sa position stratégique permet d'envisager aujourd'hui l'émergence d'un grand projet urbain, à l'interface du centre-ville et des faubourgs.

2 LES VOCATIONS DE LA VILLE-CENTRE

La Ville-Centre doit être identifiée comme le lieu emblématique, le centre diffuseur de la culture et de l'animation urbaine, le pôle économique de référence, le centre d'affaires d'une métropole régionale et européenne, l'espace-coeur d'une Région-Métropole forte et solidaire.

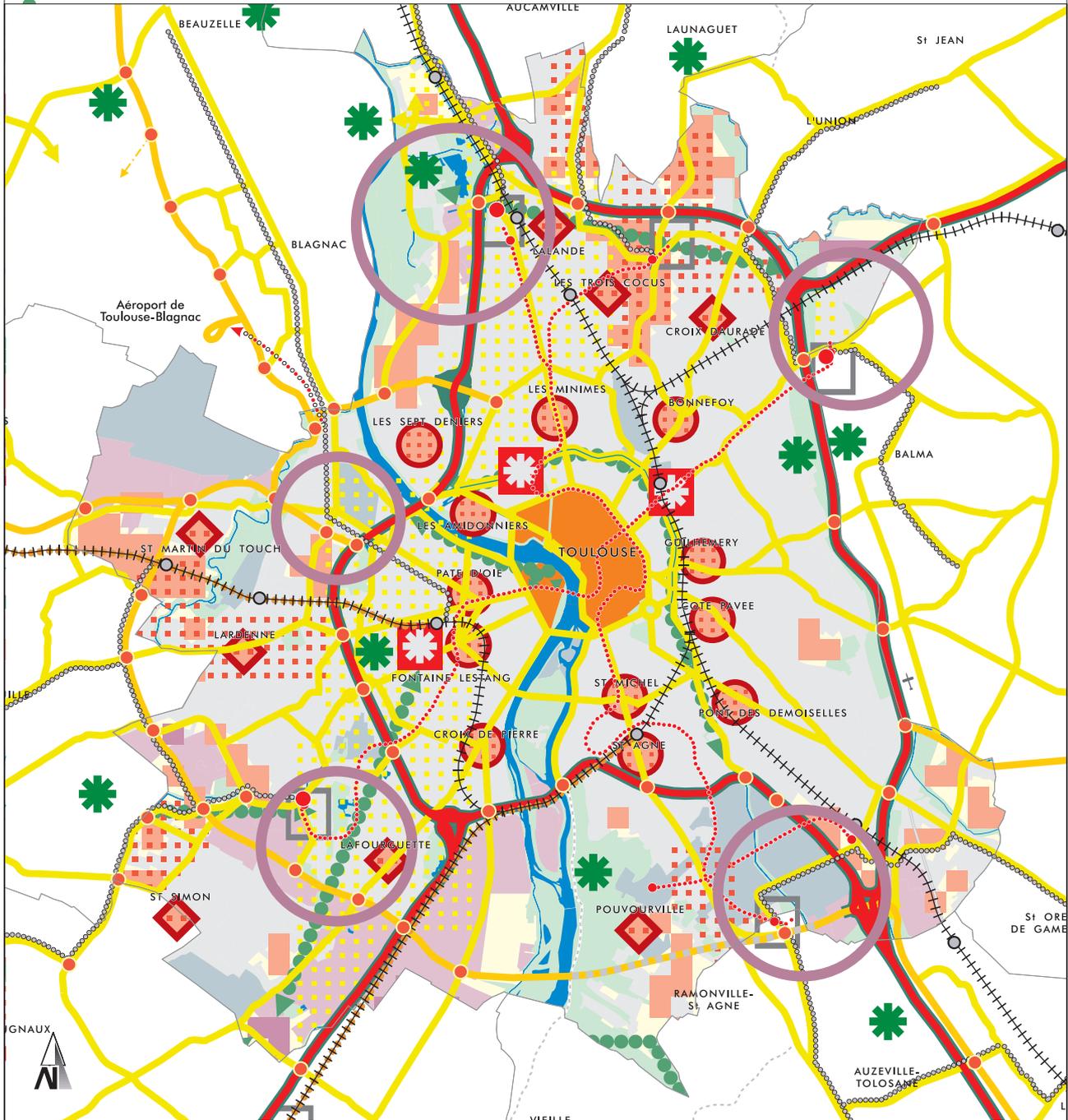
Lieu privilégié de l'intégration sociale, la Ville-Centre doit également offrir un habitat diversifié, attractif et ouvert à tous.

Ainsi, le rôle de la Ville-Centre apparaît comme éminent et stratégique dans le développement harmonieux et équilibré de l'agglomération et de la Région-Métropole.

Face à ces enjeux, il convient d'affirmer :

- l'unicité du lieu à l'échelle régionale
En effet, la Ville-Centre doit être confirmée comme le territoire d'accueil privilégié des grands équipements urbains et services publics d'intérêt métropolitain à fort rayonnement régional, européen et peu consommateurs d'espace,
- la volonté de développer la ville sur elle-même sur le concept de la mixité des fonctions urbaines, comme le préalable à l'accueil de la diversité sociale,
- la nécessité d'intégrer la nature dans le développement urbain, et le rôle de l'espace public comme lien stratégique entre "l'urbain" et la "nature", par la promotion d'un grand Réseau Vert et Bleu fondé sur une réconciliation définitive entre la "ville" et son fleuve, entre la "ville" et ses canaux,
- la volonté de "continuer TOULOUSE" sur un concept de "ville dessinée" à partir des boulevards, avenues, allées, jardins, où les emprises publiques et l'arbre joueront un rôle prééminent,
- la priorité à donner au développement d'un grand réseau de transports collectifs pour les trajets dans et vers le centre-ville, et la nécessité, dans cette perspective, de stabiliser l'offre en matière de déplacements en voiture particulière.

LES PRINCIPALES OPTIONS D'AMENAGEMENT DE LA VILLE-CENTRE



Site de redéploiement (mixte)	Limite de secteur	Principaux points d'échanges routiers
Site de redéploiement économique	Urbain 95	Liaisons régionales et nationales
Sites d'intensification des fonctions urbaines	Grands équipements d'agglomération	Voie rapide urbaine-réseau projeté ou à aménager
Les territoires de recomposition (habitat-emploi)	Pôle économique majeur	Tunnel routier (tracé de principe)
Espace naturel	Centralité historique	Réseau secondaire à créer ou à aménager
Liaisons vertes	Noyaux villageois	Voies existantes
Grands équipements de loisirs et nature	Faubourgs toulousains	Amélioration des itinéraires existants
Porte urbaine	Pôle d'échange	Itinéraires à préserver (Voies de liaison à long terme - au delà du Schéma Directeur-)
Nouveaux quartiers centraux		Lignes et gares S.N.C.F.
		Amélioration desserte ferrée périurbaine
		Métro
		T.C.S.P.

3 LES PRINCIPALES OPTIONS D'AMENAGEMENT D'INTERET D'AGGLOMERATION

EN MATIERE D'ORGANISATION SPATIALE ET D'OCCUPATION DU SOL

L'ACCUEIL DE L'HABITAT

Revaloriser et développer la vocation résidentielle de la "ville héritée" :

Le centre historique, les faubourgs, les noyaux villageois, qui constituent les "racines" de la ville mixte, doivent être identifiés comme **des territoires stratégiques et préférentiels pour l'habitat**, des lieux de projets, et ce dans le double but d'offrir une meilleure résidentialité aux habitants actuels et un "environnement urbain" favorable à l'accueil et à la vie d'une nouvelle population.

Il est nécessaire pour cela de **mettre en place une politique de l'habitat susceptible de mobiliser toute la richesse du parc de logement existant et développer un ensemble de projets sur des sites favorables** (proximité des transports en commun, des équipements et des services urbains de proximité...).

Intensifier, recomposer, "agrandir la ville"

■ Sur la rive gauche

La naissance d'un nouveau quartier rive gauche dans le prolongement de l'avenue Etienne Billières, autour de la route de Lombez et du quartier des Arènes, constituera vraisemblablement une grande opération d'urbanisme sur Toulouse "intra-muros", à moyen terme.

Cela passera par :

- la promotion d'un urbanisme diversifié fondé sur le principe de la mixité des fonctions et une composition urbaine entre mémoire et modernité,
- la valorisation du tour de ville rive gauche : les boulevards de l'Ouest,
- la transformation des entrées de villes (avenue de Grande-Bretagne, route de Saint-Simon, route de Lombez), en boulevards urbains, support de développement.

Cela passera aussi par la requalification et le développement d'un nouveau centre de quartier diversifié autour de l'avenue Desbals, et l'achèvement de la restructuration urbaine du grand quartier du Mirail.

■ Sur les boulevards du Nord

La recomposition de ce grand secteur d'urbanisation en quête d'urbanité s'appuiera sur l'émergence du nouveau Compans Caffarelli et s'organisera à partir d'un réseau secondaire d'agglomération hiérarchisé et maillé, comprenant :

- les avenues existantes Nord-Sud : l'avenue des Etats-Unis, la route de Launaguet, la route de Fronton, le chemin des Izards et la future avenue du Raisin,
- les boulevards urbains Est-Ouest : le boulevard de Suisse et l'avenue Pierre Curie dans la partie Sud, le boulevard Netwiller au Nord et son prolongement, l'ensemble des liaisons transversales inscrites en particulier dans le futur quartier de Borderouge et les centralités villageoises associées.

Requalifié et recomposé, cet important réseau d'avenues et de boulevards urbains permettra :

- de désenclaver certains secteurs difficiles d'accès,
- de construire un plus vaste projet urbain sur une trame d'espaces publics maîtrisée et cohérente.

**“Etendre le centre-ville”
jusqu’à Marengo**

Le centre-ville toulousain, dont la vocation est régionale, doit poursuivre son adaptation aux conditions de vie des habitants, aux exigences fonctionnelles du développement économique, à l'évolution démographique de l'agglomération, à l'impératif aussi d'offrir de nouveaux sites d'accueil pour certains grands équipements ou services.

Dans le prolongement de la Place Wilson, les Allées Jean-Jaurès, aujourd'hui, se recomposent lentement, offrant des linéaires pour le développement de fonctions de centralité (cafés, restaurants, services divers...).

Dans cette perspective, Marengo constitue une opportunité et peut être le germe d'une nouvelle centralité.

L'ACCUEIL DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE MAJEUR

**Recentrer prioritairement
les grandes fonctions
métropolitaines sur les
grands sites stratégiques**

- **Organiser les nouvelles portes urbaines entre centre et périphérie :**
Situés à la croisée de plusieurs réseaux de communication, dans le prolongement des grandes entrées urbaines de la ville-centre, ces sites stratégiques sont porteurs de potentialités importantes pour l'accueil d'activités, de fonctions de prestige et des grands équipements d'agglomération :
 - au Nord, sur les sites de Lalande, Sesquières : **la Porte de Paris**
 - à l'Est sur les sites de Gramont, Périole : **la Porte de Lyon**
 - au Sud-Est sur les sites de Rangueil, Montaudran : **la Porte de Narbonne**
 - à l'Ouest sur les sites de Purpan, Cartoucherie : **la Porte d'Auch**
 - au Sud-Ouest sur le site du Chapitre : **la Porte d'Espagne**

EN MATIERE D'ACCESSIBILITE

- **Améliorer l'accessibilité du coeur de ville :**
création d'une nouvelle entrée (boulevard du Raisin), amélioration des axes existants, retraitement des emprises afin de favoriser d'autres modes de déplacement (marche à pied, deux-roues, couloir bus).
- **Développer le réseau de Transport en Commun en Site Propre par :**
 - la création de lignes nouvelles,
 - l'extension des lignes existantes jusqu'aux pôles d'échange intermodaux,
 - l'amélioration et l'optimisation du réseau bus existant.
 - l'amélioration des accès au réseau de transports notamment par l'extension des zones de priorité piétonne.
- **Développer et mailler le réseau de pistes cyclables.**

EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT, DE CADRE DE VIE ET DE PAYSAGE

- **Concilier ville et paysage, ville et espace public,**
pour valoriser la fonction "Habiter" dans tous les quartiers, à travers notamment la création d'une charte qualitative adaptée à chaque contexte et fondée notamment sur une nouvelle approche du développement parcellaire et la valorisation de l'espace public.
- **Mettre en place une politique d'embellissement du centre-ville portant sur :**
 - les espaces publics majeurs, espaces urbains à grande fréquentation (places, rues à priorité piétons, voies plantées, ...),
 - la mise en valeur du patrimoine architectural et urbain,
 - la qualité et l'innovation architecturales et urbaines des projets,
 - la réalisation d'itinéraires de promenades et de découverte,
 - le traitement des entrées de ville,
 - la traversée urbaine de la Garonne.
- **Traiter les nuisances et les risques observés afin de préparer l'accueil de nouveaux projets :**
 - sur les axes urbains,
 - aux abords des zones inondables,
 - sous les courbes de bruit des aérodromes,
 - autour des zones à risques technologiques,
 - dans les secteurs d'érosion et de glissements de terrain,
 - dépollution prioritaire de la Garonne (S.D.A.G.E.),
 - atteindre les objectifs de qualité des eaux (S.D.A.G.E.) à Saint-Michel du Touch (objectif 2) et à Blagnac (objectif 2),
 - réduire l'eutrophisation de l'Hers Mort (S.D.A.G.E.) de la Saudrune et du Roussimort,
 - atteindre les objectifs d'étiage D.O.E. et D.C.R. fixés par le S.D.A.G.E.

4 ESPACES PROTEGES, POTENTIALITES D'ACCUEIL ET NOUVEAUX EQUILIBRES A L'HORIZON 2015

LA DEMOGRAPHIE

- + 42 000 habitants
- + 20 000 emplois

LE DEVELOPPEMENT URBAIN

- 963 hectares

PROTECTION POUR LES GENERATIONS FUTURES

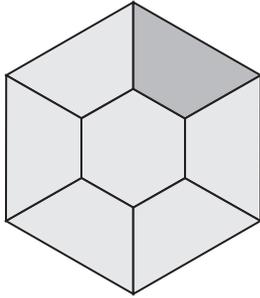
- 1 745 hectares de trame verte.

LES DENSITES (NOUVELLES POPULATIONS/EXTENSIONS NOUVELLES)

- 44 habitants/hectare urbanisé
- 21 emplois/hectare urbanisé.

L'EQUILIBRE HABITAT/EMPLOI

- 1 emploi pour 1,6 habitants.



LE NORD-EST

1 LE SECTEUR NORD-EST AUJOURD'HUI

LA CROISSANCE DES ACTIVITES Y EST LA PLUS FAIBLE DE L'AGGLOMERATION, ALORS QUE L'EXPANSION URBAINE RESIDENTIELLE S'EST POURSUIVIE NORMALEMENT.

UN SITE VALLONNE ET PEU ACCESSIBLE, ASSOCIE A UNE MOSAÏQUE DE PETITES COMMUNES, A GENERE UN FAIBLE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE QUE L'OUVERTURE DE L'AUTOROUTE TOULOUSE-BORDEAUX EN 1985 N'A PAS PU AMPLIFIER, FAUTE DE FONCIER DISPONIBLE.

LE SECTEUR NORD-EST EN CHIFFRES (situation 1990)

Quatorze communes : Aucamville, Bruguières, Castelginest, Fenouillet, Fonbeauzard, Gagnac-sur-Garonne, Gratentour, Launaguet, Lespinasse, Montberon, Pechbonnieu, Saint-Alban, Saint-Géniès Bellevue, Saint-Loup Cammas.

- Superficie 7 718 hectares
- Surface urbanisée totale 2 665 hectares
- Nombre d'habitants 39 500 habitants
 - Evolution 1975-1982 + 25 %
 - Evolution 1982-1990 + 35 %
- Nombre d'emplois 11 000 emplois
 - Evolution 1975-1990 + 42 %
- Equilibre Habitat/Emploi 1 emploi pour 3,6 habitants
- Densité brute 15 habitants/hectare urbanisé total
4,1 emplois/hectare urbanisé total
- Rythme moyen annuel de développement 1975-1990 100 hectares
 - dont 80 hectares à vocation mixte
 - 20 hectares à vocation activité

L'OCCUPATION DU SOL AUJOURD'HUI

Le Nord-Est de l'agglomération est délimité :

- au Nord, par la vallée du Girou,
- à l'Ouest, par la Garonne,
- au Sud, par les faubourgs toulousains de la Barrière de Paris et des Minimes,
- à l'Est, par la vallée étroite de la Pichounelle.

Il se décompose en trois grands types de territoires :

- **deux grands sites naturels** : le corridor fluvial de la Garonne, le Canal latéral à la Garonne,
- **les “coteaux Nord”** orientés selon le même axe,
- **un secteur de plaine** urbanisé englobant les deux composantes économique et résidentielle.

La Garonne

Avec ses berges en grande partie inondables, elle s'individualise comme une entité géographique très spécifique, à l'intérieur de laquelle prédominent des sites naturels de grand intérêt biologique et paysager, l'activité maraîchère et des installations à caractère sportif et de loisirs.

Dans sa partie endiguée, la Garonne est enserrée dans l'urbanisation.

Ce site à forte valeur environnementale représente l'élément dominant de la trame verte et bleue de l'agglomération.

Les coteaux Nord

Les coteaux Nord sont représentatifs des grands espaces où dominent les éléments naturels. Il n'en demeure pas moins que l'on y recense un important mitage et un développement résidentiel non négligeable autour de petits noyaux communaux comme Saint-Géniès, Saint-Loup Cammas, Pechbonnieu, en particulier.

Les coteaux Nord sont également constitués de plusieurs types d'espaces agricoles :

- un secteur agricole très structuré et viable à long terme, totalement irrigué dans la Vallée du Girou,
- des secteurs de bocage : élevage, de polyculture, cultures florales entre Montberon et Saint-Loup Cammas, font partie du patrimoine rural de l'agglomération.

La plaine

Schématiquement, elle se divise en deux territoires :

- un secteur de développement économique traditionnel concentré autour de la R.N.20 et des grandes infrastructures de transport (chemin de fer, Canal latéral, autoroutes),
- un secteur d'accueil résidentiel organisé, pour l'essentiel entre les zones d'activités et le versant Ouest du coteau.

Cette urbanisation à dominante pavillonnaire s'est développée autour du centre ancien des petites communes d'Aucamville, Fonbeauzard, Launaguet, Castelginest, Saint-Alban, Fenouillet,...

LES ATOUTS ET LES POTENTIALITES DU SECTEUR

L'axe économique de la R.N. 20, un potentiel non négligeable pour la revalorisation du secteur

- Le secteur industriel traditionnel de la R.N. 20 Nord-Est est, après plusieurs décennies de développement, confronté à une mutation profonde, voire à une déqualification progressive qui s'explique par la faiblesse du réseau secondaire qui le dessert et par l'absence de nouvelles infrastructures urbaines capables d'améliorer l'accessibilité au secteur.
- La création prochaine de la plate-forme multimodale de Castelnaud d'Estrétefonds devrait confirmer ces processus.
- Cette entrée de ville, naguère entrée d'agglomération, est projetée comme l'un des principaux sites de recomposition des vingt prochaines années.

Les espaces de coteaux, un atout environnemental de première importance

Ils constituent dans leur globalité un site remarquable. Les coteaux cernent la limite visuelle du secteur et sont composés pour l'essentiel d'un vaste secteur boisé (un des plus homogènes de l'agglomération) et de grands espaces agricoles.

Ce type d'espaces agricoles existe également entre Gratentour et Castelginest (plaine et piémont de coteaux) :

- un secteur de mixité proche de zones pavillonnaires : cultures fruitières et florales.
- un secteur d'agriculture classique de type céréalier (plaine de l'Herse).

Au-delà de l'impact économique qu'ils représentent, ces sites de coteaux, essentiels à l'équilibre environnemental de l'agglomération toulousaine, nécessitent protection et valorisation en tant que patrimoine rural, aujourd'hui rare.

2 LES VOCATIONS DU SECTEUR NORD-EST

Le secteur Nord-Est de l'agglomération est dans sa grande diversité géographique et structurelle porteur de trois grandes vocations majeures :

- un rôle économique majeur basé sur la reconquête des territoires situés autour de l'axe industriel et commercial dominant (R.N.20 Nord).
La proximité de l'autoroute A. 62 et d'un accès par le péage de Saint-Jory, la traversée par le Canal latéral à la Garonne et la voie ferrée Toulouse-Paris confèrent à ce secteur une vocation d'accueil de grands équipements logistiques et économiques d'intérêt métropolitain ;
- une vocation résidentielle diversifiée en plaine et maîtrisée dans les coteaux autour des noyaux villageois ;
- une vocation environnementale à toutes les échelles, fondée sur la protection des sites à valeur écologique, paysagère et agricole (boisements, réseau hydrologique, flancs de coteaux, lignes de crêtes, ...) et une vocation de grande nature et de loisir d'intérêt d'agglomération, en marge du site des berges de la Garonne et des boisements remarquables qu'elles supportent.

3 LES PRINCIPALES OPTIONS D'AMENAGEMENT D'INTERET SECTORIEL

EN MATIERE D'ORGANISATION SPATIALE ET D'OCCUPATION DU SOL

L'ACCUEIL DE L'HABITAT

Des territoires à intensifier

- Renforcer les centralités villageoises existantes porteuses de mixité urbaine, d'une part sur les communes des coteaux, d'autre part sur les communes riveraines de la Garonne.
- Conforter les centralités historiques des communes traversées par le futur boulevard urbain Nord et renforcer les secteurs limitrophes déjà urbanisés (accueil des services et équipements d'intérêt sectoriel, accueil d'un habitat diversifié...).

Des sites de redéploiement

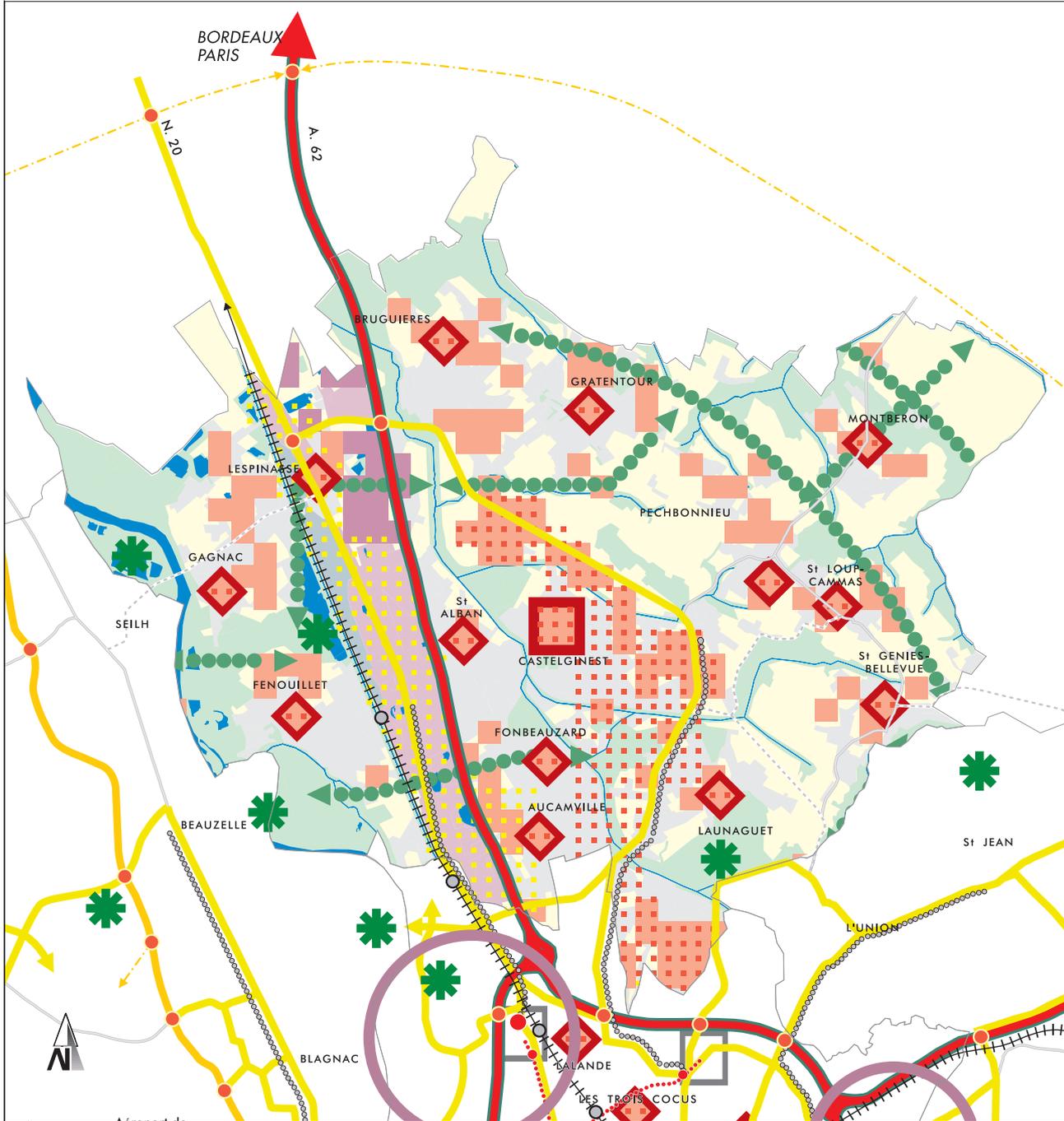
- Développer l'accueil d'un habitat diversifié autour d'un nouveau boulevard urbain structurant.
Dans la stratégie spatiale du secteur, cette voie nouvelle occupe une place stratégique comme axe central de composition des zones de développement de densité moyenne (habitat groupé, petits collectifs, activités tertiaires industrielles et commerciales de proximité...)
Elle concentrera notamment les capacités d'accueil des fonctions résidentielles du secteur. En complémentarité des centralités existantes (Aucamville, Launaguet, Fonbeauzard, Castelginest).
- Maintenir une croissance "mesurée" des principaux villages en site de coteaux **et en deuxième couronne par la confirmation d'un espace rural dominant.**

L'ACCUEIL DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE MAJEUR

Des territoires à reconquérir

Un grand projet de reconquête de l'axe R.N. 20 de la "Porte de Paris" (Sesquières, Lalande) à Fenouillet, Saint-Jory et Saint-Alban - Lespinasse au Nord intègrera les prescriptions relatives à la constructibilité aux abords des grands axes de la Loi Paysage du 19.01.95.

LES PRINCIPALES OPTIONS D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR NORD-EST



- Site de redéploiement (mixte)
- Site de redéploiement économique
- Sites d'intensification des fonctions urbaines
- Les territoires de recomposition (habitat-emploi)
- Espace naturel
- Liaisons vertes
- Grands équipements de loisirs et nature
- Porte urbaine

- Limite de secteur
- Urbain 95
- Pôle économique majeur
- Noyaux villageois
- Centralités sectorielles
- Pôle d'échange

- Principaux points d'échanges routiers
- Liaisons régionales et nationales
- Voie rapide urbaine-réseau projeté ou à aménager
- Réseau secondaire à créer ou à aménager
- Voies existantes
- Amélioration des itinéraires existants
- Itinéraires à préserver (Voies de liaison à long terme - au delà du Schéma Directeur-)
- Lignes et gares S.N.C.F.
- Métro
- T.C.S.P.

EN MATIERE D'ACCESSIBILITE ET DE DEPLACEMENTS

- Réaliser **le boulevard urbain Nord en appui du réseau existant** (R.D. 15 en traversée de Launaguet et Bd Allende), du Nord au Sud, entre Castelginest et Toulouse.
- Réaliser **la liaison de pôle à pôle Est-Ouest**, entre le futur boulevard urbain Nord et le site aéroportuaire de Blagnac. Cela nécessitera la construction d'un nouveau pont sur la Garonne entre Fenouillet et Beauzelle.
- Améliorer, **en secteur de coteaux les principaux itinéraires** communaux et départementaux assurant les liaisons transversales entre la R.N. 88 et le futur boulevard urbain Nord. Relier l'ensemble des itinéraires de coteaux à la voie du Raisin et l'échangeur du Raisin.
- Organiser **une desserte transports collectifs efficace** grâce à la création d'un axe lourd de transports en commun, du terminus de la ligne B au Boulevard urbain Nord.

EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT

- **Prévenir les risques**
 - respecter l'inconstructibilité de la zone inondable de la Garonne et de l'Hers,
 - prendre en compte la zone de risques naturels majeurs de Fenouillet, Gagnac...
 - prendre en compte la gestion des eaux pluviales et la capacité des milieux récepteurs avant d'engager de nouvelles urbanisations.
- **Mettre en oeuvre un plan de protection et de valorisation des grands sites naturels**
- **Sont directement concernés :**
 - les coteaux Nord et leurs trois versants : vers la Vallée du Girou, versant Est, vallée de l'Hers, versant Ouest et Vallée de la Sausse versant Sud,
 - la Garonne, ses berges et une partie de sa plaine,
 - une coulée verte intersectorielle (Est-Ouest) entre Garonne et Canal latéral s'appuyant sur le projet intercommunal d'équipement «loisir-nature» du bocage.

4 LES POTENTIALITES D'ACCUEIL A L'HORIZON 2015

LA DEMOGRAPHIE

- + 23 000 habitants
- + 11 000 emplois

LE DEVELOPPEMENT URBAIN

- 1 180 hectares

LES TERRITOIRES PROTEGES

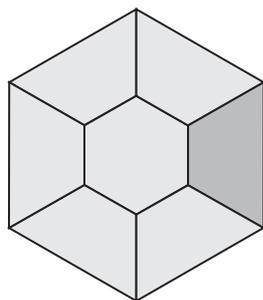
- 2 029 hectares d'activité agricole
- 1 845 hectares de trame verte.

LES DENSITES (NOUVELLES POPULATIONS/EXTENSIONS NOUVELLES)

- 19 habitants/hectare urbanisé
- 9 emplois/hectare.

L'EQUILIBRE HABITAT/EMPLOI

- 1 emploi pour 2,3 habitants.



L'EST

1 LE SECTEUR EST AUJOURD'HUI

UN SITE VALLONNE ET PEU ACCESSIBLE, ASSOCIE A UNE MOSAÏQUE DE COMMUNES DE PETITE TAILLE, (À L'EXCEPTION DE BALMA DANS LA PREMIERE COURONNE) A GENERE UN DEVELOPPEMENT JUSQU'ICI ESSENTIELLEMENT RESIDENTIEL, QUE L'OUVERTURE RECENTE DE LA ROCADE DE L'HERS N'A PAS ENCORE VERITABLEMENT MODIFIE.

CEPENDANT L'UNION, BALMA ET SAINT-ORENS DE GAMEVILLE DANS LA PREMIERE COURONNE, DANS LA SPHERE D'ATTRACTION DE TOULOUSE, MONTRENT TOUTES TROIS UNE TENDANCE DE CROISSANCE PLUS EQUILIBREE. CETTE TENDANCE EST AUSSI SENSIBLE SUR LA COMMUNE DE QUINT-FONSEGRIVES.

LE SECTEUR EST EN CHIFFRES (situation 1990)

Douze communes : Balma, Beaupuy, Castelmaurou, Drémil-Lafage, Flourens, Montrabé, Pin-Balma, Quint-Fonsegrives, Rouffiac-Tolosan, Saint-Jean, Saint-Orens de Gameville et L'Union.

- Superficie 11 111 hectares
- Surface urbanisée totale 2 993 hectares
- Nombre d'habitants 53 000 habitants
 - Evolution 1975-1982 + 31 %
 - Evolution 1982-1990 + 22 %
- Nombre d'emplois 13 000 emplois
 - Evolution 1975-1990 + 75 %
- Equilibre Habitat/Emploi 1 emploi pour 4 habitants
- Densité brute 18 habitants/hectare urbanisé total
4,3 emplois/hectare urbanisé total
- Rythme moyen annuel de développement 1975-1990 115 hectares
 - dont 95 hectares à vocation mixte
 - 20 hectares à vocation activité

L'OCCUPATION DU SOL AUJOURD'HUI : UN SITE TRÈS VALLONNE SUR LA RIVE DROITE DE L'HERS

Le secteur Est de l'agglomération toulousaine se délimite :

- au Nord, par le versant Est du coteau,
- au Sud, par les vallées de la Saune et de la Marcaissonne.

Le territoire, d'une superficie de 12 266 hectares, répartis sur quatorze communes, s'organise le long :

- d'une vallée Nord-Sud au centre de laquelle coule l'Hers, et qui accueille également un tronçon de l'anneau de rocade entre l'échangeur de L'Union et celui de Montaudran,
- de deux coteaux totalement urbanisés sur le versant Ouest, partiellement sur le versant Est.

L'espace naturel

L'espace naturel du secteur est remarquable par la topographie et par la qualité des grandes entités mixtes, des terrains agricoles et espaces boisés qui le composent. Depuis les hauteurs des communes de crêtes (Balma, Toulouse : quartiers Jolimont, Côte Pavée, L'Union, Fonsegrives), le secteur dispose de nombreux points de vues et perspectives visuelles sur la vallée de l'Hers et sur les espaces ruraux dominants sur les communes de deuxième et troisième couronnes.

L'espace rural

L'activité agricole occupe encore aujourd'hui une part importante du territoire de l'agglomération. On y recense :

- de petites exploitations (inférieures à 50 hectares) dans lesquelles se pratique encore l'élevage. (Les secteurs bocagers sont rares dans l'agglomération),
- de grandes exploitations (entre 80 et 150 hectares) à vocation céréalière dont la pérennité pour la plupart d'entre elles, est assurée.

Le secteur agricole proche de l'urbain fait, de façon certaine, l'objet d'une spéculation engagée outre l'intérêt économique qu'il représente, cet espace rural doit jouer un rôle d'équilibre essentiel à l'agglomération, à travers des enjeux de valorisation et de protection.

Des espaces urbanisés

Ce secteur de l'agglomération a connu un développement significatif malgré les fortes contraintes du site (vallée très étroite et présence de nombreuses zones de protections établies au précédent Schéma Directeur).

Aujourd'hui hors Toulouse, l'essentiel de l'urbanisation se concentre dans les trois principales communes de la première couronne, Balma, Saint-Orens et L'Union, sous la forme d'un habitat résidentiel pavillonnaire. Cette urbanisation, qui s'était initialement développée sur les secteurs des coteaux, se déploie depuis plusieurs années dans la vallée de l'Hers, de la Saune et de la Marcaissonne autour de grands sites technopoles.

Le relief tourmenté de ce secteur ne favorise pas la résolution des problèmes de circulation qui tendent à s'aggraver tant pour les liaisons avec le Centre de l'agglomération que de secteur à secteur.

Le morcellement du territoire Est de l'agglomération (mosaïque de petites communes) n'a pas favorisé le développement communal. Cela s'est traduit par une concentration démographique et économique sur les trois communes de première couronne, L'Union, Balma et Saint-Orens, et sur Saint-Jean dans une moindre mesure.

■ à vocation résidentielle

L'urbanisation de ce secteur est essentiellement pavillonnaire.

Cette vocation résidentielle est liée à la proximité de ce secteur, les zones d'emplois de Toulouse et la qualité des sites en question.

L'accueil résidentiel s'est principalement concentré dans les communes de première couronne de Balma, Saint-Orens et L'Union et à un degré moindre Saint-Jean ; une urbanisation massive qui s'est souvent faite au détriment des qualités paysagères des sites de relief.

■ à vocation économique

Le développement économique s'est à l'origine implanté autour des principales infrastructures de desserte du secteur : R.D. 2, R.N. 126, R.D. 112 et se développe aujourd'hui dans la vallée de l'Hers, à proximité de points d'échange avec la rocade.

Ce secteur dispose d'un niveau d'équipement commercial d'agglomération avec la présence de deux hypermarchés et leurs satellites commerciaux (Balma, Saint-Orens de Gameville).

LES ATOUTS ET LES POTENTIALITES

Ce secteur dispose de divers atouts liés à :

- un environnement très attractif constitué par un relief de vallées et de coteaux,
- une localisation privilégiée par rapport à la ville-centre, à proximité des grands équipements hospitaliers, universitaires, et des pôles d'emplois du Sud-Est.
- un potentiel de développement économique et résidentiel encore important,
- Balma, très vaste commune de première couronne, à proximité immédiate des grands équipements de la Ville-Centre, offre des potentialités de développement intéressantes.

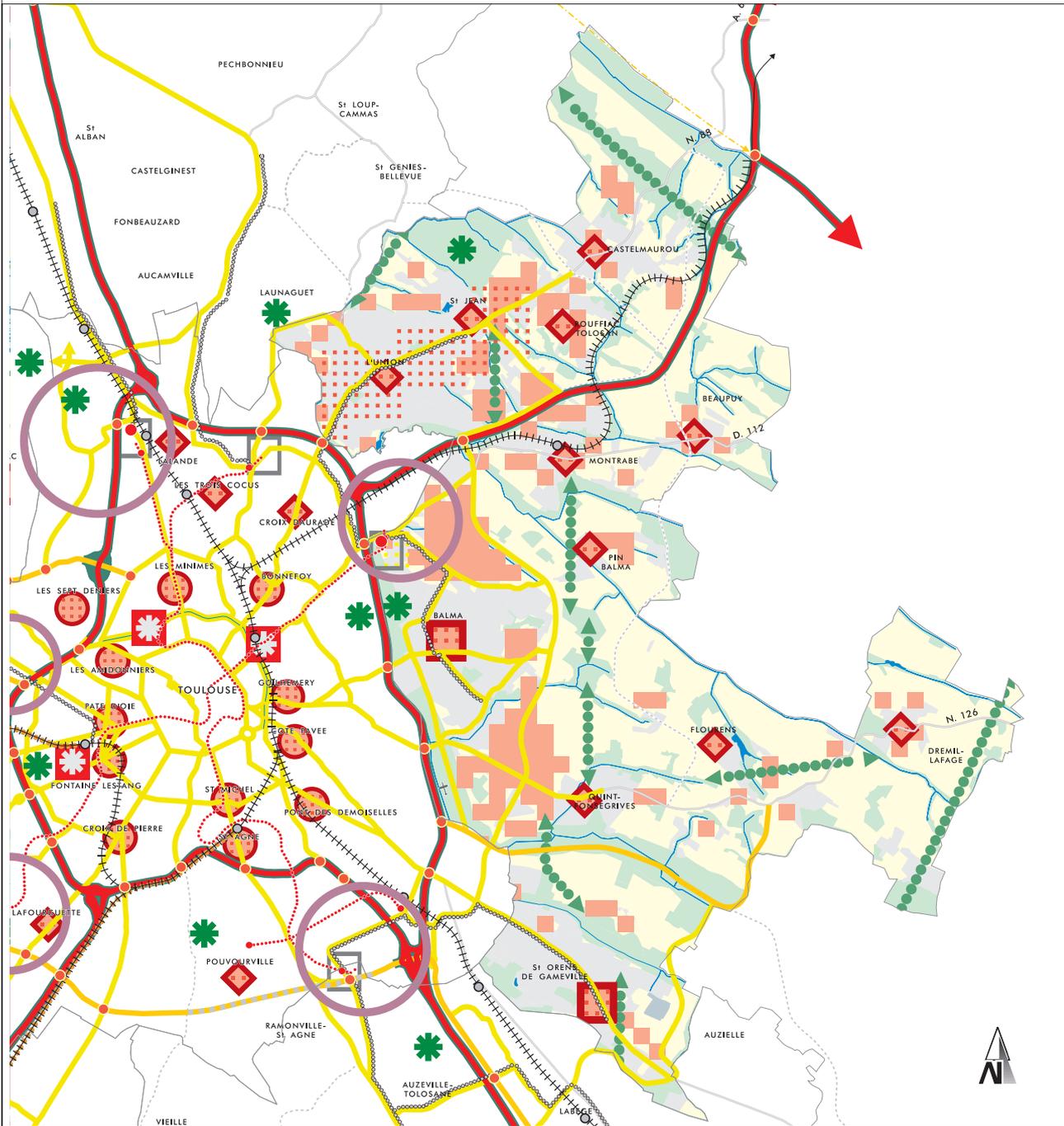
Située en façade de la Rocade Est sur quatre kilomètres, cette commune est bien desservie par trois échangeurs, et bien connectée avec la Ville-Centre par le futur prolongement de la ligne A du métro à Périole.

2 LES VOCATIONS DU SECTEUR EST

Par son histoire et son ambition, ce secteur de l'agglomération a pour vocation de devenir un territoire d'accueil et de développement diversifié et harmonieux. Ce secteur à forte identité résidentielle aspire à préserver, voire à conforter ses équilibres sur le long terme à travers des politiques prioritaires visant :

- à privilégier un développement diversifié de l'habitat autour des principales voies urbaines qui desservent le secteur (réseau secondaire),
- à accueillir des grands équipements d'agglomération, notamment à la Porte de Lyon (Toulouse-Gramont / Périole-L'Union / Balma Nord),
- à promouvoir un développement économique performant et concerté à proximité de la future Porte urbaine (Toulouse-Gramont), du pôle d'excellence de Montaudran-Labège et du parc technologique de la vallée de l'Hers,
- à favoriser l'extension et le maillage du réseau secondaire autorisant les liaisons inter-secteurs et facilitant la desserte locale et le transport en commun,
- à préserver et valoriser l'espace agricole et les grands espaces de nature qui contribuent à la qualité du paysage et au bien-être des habitants.

LES PRINCIPALES OPTIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR EST



- | | | |
|--|------------------------------------|--|
| Site de redéploiement (mixte) | Limite de secteur | Principaux points d'échanges routiers |
| Sites d'intensification des fonctions urbaines | Urbain 95 | Liaisons régionales et nationales |
| Espace naturel | Grands équipements d'agglomération | Voie rapide urbaine-réseau projeté ou à aménager |
| Liaisons vertes | Pôle économique majeur | Tunnel routier (tracé de principe) |
| Grands équipements de loisirs et nature | Noyaux villageois | Réseau secondaire à créer ou à aménager |
| Porte urbaine | Centralités sectorielles | Voies existantes |
| Nouveaux quartiers centraux | Faubourgs toulousains | Amélioration des itinéraires existants |
| Nouveaux quartiers centraux | Pôle d'échange | Itinéraires à préserver (Voies de liaison à long terme - au delà du Schéma Directeur-) |
| | | Lignes et gares S.N.C.F. |
| | | Amélioration desserte ferrée périurbaine |
| | | Métro |
| | | T.C.S.P. |

3 LES PRINCIPALES OPTIONS D'AMENAGEMENT D'INTERET SECTORIEL

EN MATIERE D'ORGANISATION SPATIALE ET D'OCCUPATION DU SOL

L'ACCUEIL DE L'HABITAT

Des territoires à intensifier

- **Recomposer la ville** à partir de l'entrée de ville d'intérêt métropolitain, la R.N. 88 entre Saint-Jean et Croix-Daurade. Secteur de forte «intensité» urbaine à l'échelle du secteur Est, elle est destinée à capter l'essentiel des activités citadines (habitat, commerce, activités, services, ...).
- **Renforcer les centralités existantes** : L'Union, Saint-Jean, Rouffiac-Tolosan, ... en complétant leur développement par des équipements et des services indispensables à la vie quotidienne de leurs habitants.
- **Conforter Balma dans son rôle de centralité sectorielle** en garantissant son niveau d'équipements, et notamment par l'amélioration de la desserte métro avec le prolongement de la ligne A.
- **Favoriser l'accueil des grands équipements métropolitains** aux abords de la future «Porte de Lyon» (Toulouse-Gramont / Périole-L'Union / Balma Nord) à proximité de la rocade, à la croisée du terminus de métro ligne A et du réseau de Transport en Commun en Site Propre sur la R.N. 88.

Des sites de redéploiement et de recomposition urbaine

L'ACCUEIL DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE MAJEUR

- **Aménagement de nouvelles zones de développement économique**
En frontalité de la rocade Est, Balma, Lasbordes, Fonsegrives, au Nord, à proximité du site de Gramont, le long de la R.D. 112 et du boulevard urbain parallèle à l'autoroute et reliant la R.N. 88 à l'échangeur de L'Union.

EN MATIERE DE DEPLACEMENTS ET DE TRANSPORTS

L'A. 68 et la voie ferrée constituent les infrastructures primaires de desserte régionale et nationale.

- **la jonction Est**, voie rapide urbaine raccordée à la rocade Est par le nouvel échangeur situé au Nord de Montaudran permettra de dévier la R.N. 126, la R.D. 18 et la R.D. 2.

- **Un réseau de voiries secondaires** (premier maillon de l'urbain) comprendra :
 - **les R.N. 88 et 126**, comme axes structurant de développement. Ces voies de type boulevard urbain devront être retraitées avec davantage de confort pour favoriser le développement d'une vie locale intense et être le support de tous les modes de déplacements avec en priorité le T.C.S.P.
 Les maillons d'un réseau secondaire performant sont à développer dans le secteur : une jonction entre L'Union et l'échangeur du Raisin, une jonction Saint-Orens / Quint-Fonsegrives vers le nouvel échangeur de la jonction Est.

Un ensemble de voies communales et de routes départementales existantes sont à compléter par de nouveaux tronçons, pour réaliser un maillage complet susceptible d'absorber les mouvements radio-concentriques :

- Il s'agit des deux boulevards urbains irriguant Balma du Nord au Sud : l'un en bord de la rocade Est, empruntant au Sud la R.D. 16b (prolongé jusqu'à la jonction Est), la R.D. 70 déviée, le chemin de la Plaine, la R.D. 64 pour se raccorder à la R.D. 112, l'autre plus à l'Est, partant du carrefour de la R.N. 126 et de la R.D. 16 pour rejoindre la

- R.D. 50, puis la R.D. 64 et à l'autre extrémité d'un tronçon à créer, la R.D. 112 et l'A.68.
- une voie de liaison Labège - Saint-Orens destinée à assurer les échanges sectoriels entre la R.D. 2 et la R.D. 16 qui devra être réalisée après la déviation poids-lourds reliant ces mêmes voies à l'A. 61 (échangeur de Montgiscard),
- une voie de liaison R.N. 88 - A. 68 empruntant la R.D.70 existante et une voie à créer parallèle à l'A.68.

Ce réseau d'infrastructures devra nécessairement disposer de caractéristiques susceptibles de minimiser l'impact sur l'environnement.

Un réseau de Transports en Commun en Site Propre sera mis en place avec :

- l'extension de la ligne A du métro au-delà de la rocade Est sur le site de Gramont : la mise en place coordonnée d'un axe lourd sur l'actuelle R.N. 88, pour accéder au centre-ville,
- la réalisation de la ligne B jusqu'au terminus de Ramonville : le branchement d'un axe lourd sur la R.D. 2 jusqu'à Saint-Orens.

EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT

■ La valorisation et embellissement des espaces de nature

- restauration de la Vallée de l'Hers, protection du Girou et valorisation de ses affluents,
- mise en valeur et ouverture au public du bois de Pressac,
- projet de création d'un parc et d'une zone de loisirs sur Balma,
- protection généreuse de l'ensemble de la trame verte et bleue,
- création de liaisons vertes et de nouveaux espaces publics en secteurs urbanisés (Réseau Vert).

■ La protection des sites contre les nuisances urbaines

- mettre en place des dispositifs de protection des sols contre l'inondabilité de l'Hers, du Girou et de leurs affluents,
- limiter les nuisances de bruit liées à l'activité d'écologie de l'aérodrome de Lasbordes. Cette activité pourrait être déplacée, seule l'aviation d'affaires étant maintenue sur place en raison de la proximité des zones d'entreprises.

■ Lutte contre la pollution des eaux

- lutte contre la pollution et l'eutrophisation de la vallée de l'Hers (classée prioritaire au S.D.A.G.E.)

4 LES POTENTIALITES D'ACCUEIL A L'HORIZON 2015

LA DEMOGRAPHIE

- + 26 000 habitants
- + 8 000 emplois

LE DEVELOPPEMENT URBAIN

- 1 323 hectares

LES TERRITOIRES PROTEGES

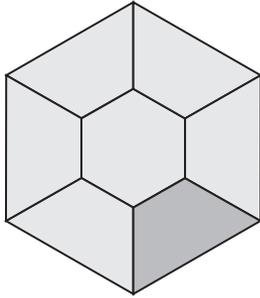
- 4 062 hectares d'activité agricole
- 2 733 hectares de trame verte.

LES DENSITES (NOUVELLES POPULATIONS/EXTENSIONS NOUVELLES)

- 20 habitants/hectare urbanisé
- 6 emplois/hectare.

L'EQUILIBRE HABITAT/EMPLOI

- 1 emploi pour 3,7 habitants.



LE SUD-EST

1 LE SECTEUR SUD-EST AUJOURD'HUI

CE SECTEUR STRUCTURE AUTOUR DU SICOVAL CONNAIT LA CROISSANCE LA PLUS IMPORTANTE DE L'AGGLOMERATION, TANT DANS LE DOMAINE DES ZONES RESIDENTIELLES QUE DES ZONES D'ACTIVITES.

RAMONVILLE SAINT-AGNE A FORTEMENT FAVORISE, DANS L'INTERVALLE, L'ACCUEIL D'ACTIVITES ECONOMIQUES LUI ASSURANT AUJOURD'HUI UNE SITUATION PLUS EQUILIBREE.

LE SECTEUR SUD-EST EN CHIFFRES (situation 1990)

Dix-sept communes : Aureville, Auzeville-Tolosane, Auzielle, Castanet-Tolosan, Clermont-le-Fort, Escalquens, Goyrans, Labège, Lacroix-Falgarde, Mervilla, Péchabou, Pechbusque, Pompertuzat, Ramonville Saint-Agne, Rebigue, Vieille-Toulouse, Vigoulet-Auzil.

- Superficie 9 974 hectares
- Surface urbanisée totale 3 000 hectares
- Nombre d'habitants 36 000 habitants
 - Evolution 1975-1982 + 41 %
 - Evolution 1982-1990 + 28 %
- Nombre d'emplois 11 500 emplois
 - Evolution 1975-1990 + 122 %
- Equilibre Habitat/Emploi 1 emploi pour 3,1 habitants
- Densité brute 12 habitants/hectare urbanisé total
3,8 emplois/hectare urbanisé total
- Rythme moyen annuel de développement 1975-1990 125 hectares
 - dont 100 hectares à vocation mixte
 - 25 hectares à vocation activité

L'OCCUPATION DU SOL AUJOURD'HUI : UN SITE MARQUE PAR UN IMPORTANT DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET RESIDENTIEL

Dans l'aire du Schéma Directeur, le secteur Sud-Est présente des limites naturelles franches : la Vallée de la Garonne-Ariège à l'Ouest, les Vallées de la Marcaissonne et de la Saune à l'Est.

L'Hers et le Canal du Midi irriguent le site selon un axe Sud-Est - Nord-Est.

Un site global réparti en trois grandes entités paysagères :

- **les coteaux «Sud»** entre Garonne-Ariège et l'Hers, au relief très marqué,
- **la Plaine de l'Hers** très large et ouverte,
- **les Coteaux «Est»** entre l'Hers et la Marcaissonne, au relief vallonné.

Les villages anciens se sont implantés de deux manières distinctes :

- adossés aux coteaux à la naissance de petites vallées secondaires, c'est le cas de Ramonville-Auzeville-Castanet-Péchabou-Pompertuzat sur l'itinéraire historique Toulouse-Méditerranée.
C'est le cas également de Labège et Escalquens sur la route de Baziège et de Lacroix-Falgarde en berges d'Ariège ;
- en position dominante sur les lignes de crêtes :
Auzielle, Pechbusque, Vieille-Toulouse, Vigoulet-Auzil, Mervilla, Rebigue, Aureville, Clermont-le-Fort et Goyrans dans les coteaux Sud.

La plaine de l'Hers proprement dite ne s'est urbanisée que depuis une trentaine d'années environ.

L'espace naturel

- Un environnement de qualité, magnifié par la topographie spécifique des coteaux du Lauragais.
- La Vallée de l'Hers, dont le cours a été recalibré depuis longue date, est principalement marquée par le Canal du Midi et sa végétation d'accompagnement.
- Des points de vue et échappées visuelles nombreux sur la Vallée de l'Hers depuis Ramonville Saint-Agne, Castanet-Tolosan, Péchabou et Escalquens, et sur les rives de Garonne et Ariège depuis les communes de coteaux (Vieille-Toulouse, Vigoulet-Auzil, Goyrans et Clermont-le-Fort).
- Un espace rural encore très présent sur les communes de seconde et troisième couronnes.

Les espaces à dominante urbaine

■ L'espace économique

Essentiellement développé en première couronne, sur la rive droite de l'Hers le long de la R.D. 916 et aux franges de la rocade Sud et de l'échangeur du Palays pour l'activité de haute technologie et la recherche.

L'espace technopolitain du secteur marque l'entrée autoroutière Sud-Est de l'agglomération.

■ L'espace résidentiel

Ils s'organise de façon plus «intense» dans les périmètres des communes de première couronne et le long de la R.N. 113.

Les communes de Castanet-Tolosan, Auzeville-Tolosane, Ramonville Saint-Agne concentrent la majorité des habitants du secteur, mais plusieurs communes des Coteaux Sud-Est ont connu aussi un fort développement pavillonnaire (Labège, Escalquens), ces dernières années.

LES ATOUTS ET POTENTIALITES DU SECTEUR

- Un potentiel économique de premier ordre : **Labège-Innopole**, pôle spatial et bio-technologique d'intérêt métropolitain.
- Un arrière-pays rural préservé et une image résidentielle de qualité.

- Deux communes de plus de 8 000 habitants, Ramonville Saint-Agne et Castanet-Tolosan, disposent aujourd'hui d'un bon niveau d'équipements général leur permettant globalement de répondre aux besoins d'un secteur peu dense.
- La présence de grands équipements et services d'agglomération (Palais des Congrès, I.N.R.A., ...) qui, associée aux équipements de Toulouse dans ce secteur (C.H.R., lycée, Facultés, grandes écoles, ...), confère au Sud-Est une image de haute technologie et de modernité, et constitue pour les hommes et les entreprises un «capital qualité» important.
- Des potentialités foncières importantes le long des grands axes de communication.

2 LES VOCATIONS DU SECTEUR SUD-EST

Ce secteur a vocation à devenir un espace de développement diversifié, soucieux du respect des grands équilibres entre les différentes composantes des activités humaines :

- habiter,
- consommer, se divertir, s'instruire, s'aérer, etc,
- travailler,
- circuler.

Acté comme un des vecteurs primordiaux d'approche de l'agglomération, ce secteur a une vocation d'accueil des hommes et des entreprises, sur des objectifs qualitatifs de respect des grandes entités paysagères qui le structurent :

- un développement de l'habitat maîtrisé, régulé et diversifié,
- un développement économique performant dans la lignée des activités technologiques accueillies depuis une quinzaine d'années, sans oublier l'accueil d'activités plus traditionnelles essentielles à l'équilibre et à la mixité sociale,
- une valorisation de l'environnement non bâti (espace rural, boisements, réseau hydrographique et sites remarquables) et bâti (sauvegarde et valorisation du patrimoine).
- un accueil des grands équipements d'intérêt métropolitain à vocation de grande nature, en appui du site remarquable du Canal du Midi.

3 LES PRINCIPALES OPTIONS D'AMENAGEMENT D'INTERET SECTORIEL

EN MATIÈRE D'ORGANISATION SPATIALE ET D'OCCUPATION DU SOL

L'ACCUEIL DE L'HABITAT

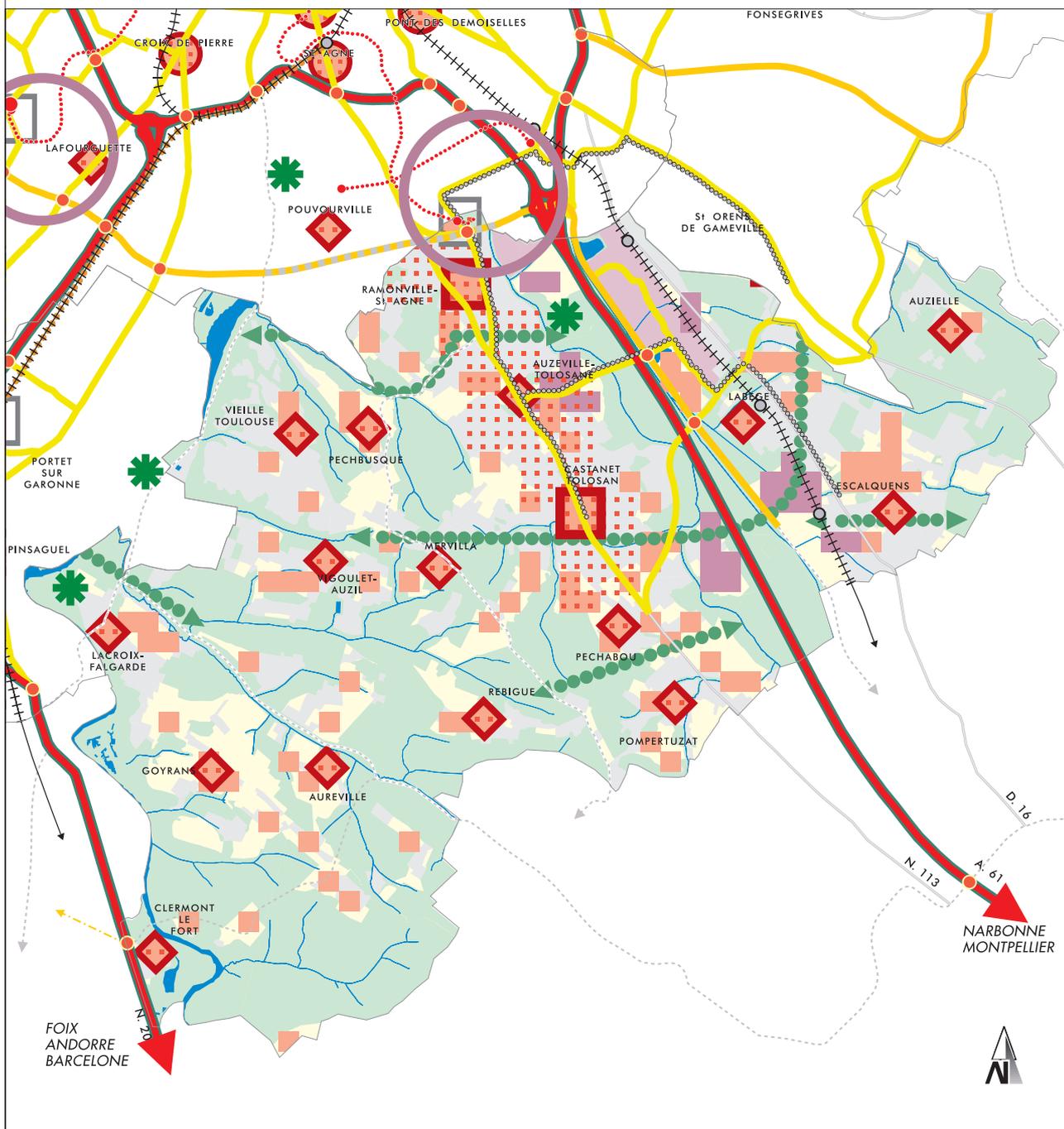
L'accueil de l'habitat du secteur sera orienté vers des enjeux de mixité et d'équilibre social.

Géographiquement, le développement de l'habitat s'effectuera sous les formes suivantes :

Les sites d'intensification des fonctions urbaines

Il s'agit de compléter les développements urbains actuels dans un double objectif de mixité sociale et de valorisation de la fonction résidentielle.

LES PRINCIPALES OPTIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR SUD-EST



- | | | |
|--|------------------------------------|--|
| Site de redéploiement (mixte) | Limite de secteur | Principaux points d'échanges routiers |
| Site de redéploiement économique | Urbain 95 | Liaisons régionales et nationales |
| Sites d'intensification des fonctions urbaines | Grands équipements d'agglomération | Voie rapide urbaine-réseau projeté ou à aménager |
| Espace naturel | Pôle économique majeur | Tunnel routier (tracé de principe) |
| Liaisons vertes | Noyaux villageois | Réseau secondaire à créer ou à aménager |
| Grands équipements de loisirs et nature | Centralités sectorielles | Voies existantes |
| Porte urbaine | Faubourgs toulousains | Amélioration des itinéraires existants |
| | Pôle d'échange | Itinéraires à préserver (Voies de liaison à long terme - au delà du Schéma Directeur-) |
| | | Lignes et gares S.N.C.F. |
| | | Métro |
| | | T.C.S.P. |

Cela passe par un renforcement en des lieux privilégiés et stratégiques pour le secteur, des niveaux d'équipements et de services indispensables :

- **développements renforcés entre Ramonville Saint-Agne et Castanet-Tolosan autour de la R.N. 113**, véritable entrée de ville d'intérêt métropolitain, qu'il convient de transformer en boulevard urbain multifonctionnel (voitures particulières, piétons, cycles, T.C.S.P.) pour garantir l'accueil des principales fonctions urbaines sectorielles,
- **renforcement et valorisation du rôle des centralités sectorielles de Ramonville Saint-Agne et de Castanet-Tolosan**, à l'articulation de la «Porte de Narbonne» (terminus du métro Ligne B) et de l'entrée de ville R.N. 113,
- **revalorisation et développement «mesuré» des noyaux villageois et des centres existants dans les Coteaux Sud et Est** (accueil de la diversité sociale et des fonctions urbaines d'intérêt communal : commerces de proximité, services publics, ...).

Les sites de redéploiement

Ils sont disposés en appui des sites précédemment décrits, trois niveaux sont distingués :

- **les extensions de centralités existantes**
les densités à promouvoir seront en accord avec l'identité des centres urbains existants :
 - tissu mixte de faible hauteur, pour les noyaux villageois de coteaux notamment,
 - tissu mixte plus dense, pour l'ensemble des nouveaux développements concernés par l'entrée de ville R.N. 113, et R.D.16 (entre Labège et Escalquens).
- **les nouveaux quartiers mixtes** fondés sur le concept habitat groupé, maisons de ville, collectif bas de densité moyenne, sur Ramonville Saint-Agne, Castanet-Tolosan, Labège et Escalquens,
- **les franges résidentielles entre l'urbain et le rural** (secteur de coteaux en deuxième couronne notamment) pour l'accueil d'un habitat individuel sur parcelle moyenne à grande, et selon un développement maîtrisé.

L'ACCUEIL DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE MAJEUR

- De nouveaux développements des parcs scientifiques et technologiques du Canal (et de son extension projetée) et de l'Innopole étayant la spécificité de ce secteur axé sur le développement notamment des activités liées à l'électronique, au spatial et aux biotechnologies.
- Avec la volonté de créer dans ces parcs une "centralité" :
 - à Ramonville Saint-Agne, autour de la place du Canal,
 - dans l'Innopole, en appui de l'esplanade centrale en continuité du Centre de Congrès.
- En complémentarité, la création d'un Agrobiopôle (Auzerville-Tolosane) confortant la vocation d'un secteur regroupant d'ores et déjà plus de 1 000 emplois au sein d'établissements de recherche et d'enseignement supérieur en biotechnologies, agronomie et agro-alimentaire.
- L'accueil d'activités économiques traditionnelles notamment sur les communes d'Escalquens, Castanet et Péchabou (Vic, Les Graves).

EN MATIERE DE DEPLACEMENTS

L'organisation cohérente des déplacements dans le secteur Sud-Est passe par la recherche de complémentarité entre les différents modes de transport. Cela suppose une redistribution de l'espace sur certaines voies de circulation au profit des autres modes de transport, et la réalisation de couloirs bus et de pistes cyclables.

Les transports en commun devront être prévus dans l'optique de la réalisation de la ligne B du métro, à l'entrée du secteur. Dans ce cas, la R.N.113, la voie de l'Agrobiopôle (R.D. 957) et la R.D. 16 jusqu'à Escalquens seraient le support d'un site propre de transport collectif permettant une desserte performante des secteurs d'urbanisation actuels et futurs.

Enfin, il conviendrait de réserver la possibilité à long terme d'établir une ligne ferrée cadencée entre Montaudran et Baziège, connectée à la ligne B à Montaudran.

AFFIRMATION DE LA HIERARCHISATION DES VOIES

- l'A. 61, système primaire de desserte,
- la création d'accès à l'autoroute entre Castanet-Tolosan et Montgiscard, répondant aux besoins du secteur,
- la R.D. 916 (à prolonger) comme boulevard structurant de desserte rapide à l'intérieur du site. Ce sera de plus la voie "économique". Elle devra être traitée en large emprise (deux fois deux voies, plantations d'alignement, réserve pour un éventuel T.C.S.P.),
- la R.N. 113, entrée de ville d'intérêt métropolitain (et à des degrés moindres les R.D.2 et R.D. 16), comme boulevard urbain d'irrigation des populations, retraitée avec plus d'urbanité et accueillant tous les modes de déplacement,
- le réaménagement des points d'échanges Palays et carrefour R.N.113 / avenue de Latécoère,
- la jonction Contournement Sud entre l'A. 64 et l'échangeur du Palays sera souterraine de la rive droite de la Garonne au Canal du Midi inclus),
- une voie aménagée pour poids lourds reliant les R.D.2 et R.D.16 à l'A.61 à la hauteur de Montgiscard permettrait d'établir un itinéraire de déviation poids lourds vers le centre de l'agglomération. Cette liaison sera prioritaire par rapport à la liaison Labège - St-Orens.

En outre, un maillage de liaisons transversales à l'intérieur du site et vers les secteurs géographiques voisins, indispensable pour répartir les mouvements radio-concentriques conséquents, devra s'intégrer à l'environnement. Il s'agit principalement de trois liaisons à réaliser :

- R.D. 957c de l'Agrobiopôle à l'Innopole,
- R.D. 957a (Castanet-Tolosan) depuis la R.N. 113 jusqu'à la R.D. 916,
- liaison paysagée des coteaux (hors du site d'étude) supportée par les R.D. 24 et R.D.31.

EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT

VALORISATION ET EQUILIBRE ENTRE ESPACES AGRICOLES ET ESPACES NATURELS

Volonté ancrée de protéger de l'urbanisation les espaces destinés à valoriser l'équilibre recherché, (protégés et légués aux générations futures).

Les principes généraux sur ce thème sont :

- protection ambitieuse et généreuse du couloir central Hers-Canal du Midi, et des vallées Garonne-Ariège, Marcaissonne et Cassagnol,
- renforcement conséquent des boisements existants et réalisation en appui de ceux-ci d'une résille verte sur la totalité du site, avec schémas de randonnées pédestres,
- pérennisation de l'espace rural par une garantie du maintien des sols à des fins d'activité agricole, vecteur de développement économique à conforter.

PREVENTION DES RISQUES

Dans la mesure du possible, il convient de mettre en place des dispositifs de protection des sols contre :

- l'inondabilité de l'Hers, de l'Ariège et de la Garonne,
- les risques de la plate-forme chimique Sud,
- les risques naturels tels que les glissements de terrain des falaises de la rive droite de la Garonne et de l'Ariège.
- lutte contre les pollutions de l'eau :
 - dépollution et réduction de l'eutrophisation de l'Hers classé prioritaire au S.D.A.G.E.
 - atteindre l'objectif de qualité des eaux à Lacroix-Falgarde : 1 B^(*).

4 ESPACES PROTEGES, POTENTIALITES D'ACCUEIL ET NOUVEAUX EQUILIBRES A L'HORIZON 2015

PROTECTION POUR LES GENERATIONS FUTURES

- 947 hectares d'activité agricole
- 5283 hectares de trame verte.

LA DEMOGRAPHIE

- + 23 000 habitants
- + 11 000 emplois

LE DEVELOPPEMENT URBAIN

- 1 044 hectares

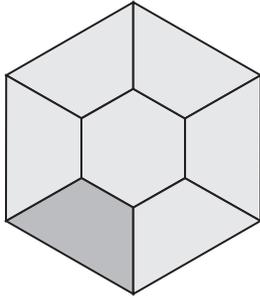
LES DENSITES (NOUVELLES POPULATIONS/EXTENSIONS NOUVELLES)

- 22 habitants/hectare urbanisé
- 10 emplois/hectare urbanisé.

L'EQUILIBRE HABITAT/EMPLOI

- 1 emploi pour 2,6 habitants.

^(*) Classe de qualité 1 B : qualité bonne



LE SUD-OUEST

1 LE SECTEUR SUD-OUEST AUJOURD'HUI

UNE CROISSANCE APPAREMMENT EQUILIBREE A L'ECHELLE DU SECTEUR, QUI PRESENTE CEPENDANT D'IMPORTANTES DISPARITES D'UNE COMMUNE A L'AUTRE.

PORTET CONFORTE SON ROLE COMMERCIAL D'AGGLOMERATION DANS UN SECTEUR ESSENTIELLEMENT RESIDENTIEL.

LE SECTEUR SUD-OUEST EN CHIFFRES (situation 1990)

Six communes : Cugnaux, Frouzins, Pinsaguel, Portet-sur-Garonne, Roques-sur-Garonne, Villeneuve-Tolosane.

- Superficie 5 670 hectares
- Surface urbanisée totale 2 249 hectares
 dont : Habitat : 1 789 hectares
 Activités : 406 hectares
- Nombre d'habitants 36 000 habitants
 Evolution 1975-1982 + 16 %
 Evolution 1982-1990 + 20 %
- Nombre d'emplois 11 000 emplois
 Evolution 1975-1990 + 30 %
- Equilibre Habitat/Emploi 1 emploi pour 3,3 habitants
- Densité brute 16 habitants/hectare urbanisé total
 4,8 emplois/hectare urbanisé total
- Rythme moyen annuel de développement 1975-1990 100 hectares
 dont : 77 hectares à vocation mixte
 23 hectares à vocation activité

L'OCCUPATION DU SOL AUJOURD'HUI : UNE CONURBATION EN RECHERCHE D'EQUILIBRE

Le secteur Sud-Ouest, compris entre la vallée de la Garonne-Ariège et la vallée de l'Ousseau, se décompose en deux unités géographiques :

- le lit majeur de la Garonne et la basse plaine, sur lesquels sont regroupées les communes de Portet, Roques et Pinsaguel,
- la basse terrasse de la margelle de Garonne à l'Ousseau, qui accueille les communes de Cugnaux, Villeneuve et Frouzins.

Une topographie favorable explique en partie le développement résidentiel conséquent des communes de la basse terrasse. Le réseau de voirie (R.N. 20 - R.N. 117) et de chemin de fer ont motivé un développement économique et commercial important en basse plaine.

Ces deux axes d'urbanisation homogène sont séparés par un vaste secteur de gravières progressivement «mité» par une urbanisation en bordure de chemins communaux ou départementaux et coupé par l'A. 64.

Un secteur scindé en deux entités distinctes

La présence d'un maillage routier essentiellement rayonnant et l'exploitation de la zone des gravières contribuent à définir deux unités urbaines très marquées :

- à l'Ouest, sur la basse terrasse de Garonne, Cugnaux, Villeneuve et Frouzins (ces trois communes forment une conurbation de 23 000 habitants),
- à l'Est, en bordure de Garonne, Portet, Roques et Pinsaguel.

Divers installations et équipements contraignants fixent la limite Nord-Est de ce secteur (aérodrome militaire de Francazal, zone d'activité du Chapitre, plate-forme chimique) et empêchent toute continuité des zones d'habitat avec Toulouse. Au Sud-Ouest, la proximité de Muret pourrait contribuer à définir, dans ce secteur, une nouvelle polarité.

Un passé industriel, l'omniprésence de la grande distribution

De Toulouse jusqu'à Muret, les zones industrielles, d'entrepôt ou dévolues à la grande distribution définissent un linéaire très important le long de l'A. 64 et de la R.N. 117.

Le pôle commercial de Portet-sur-Garonne (une des plus grandes concentrations de ce type en Europe) contribue fortement au marquage de ce secteur, d'où n'émerge pas, à l'heure actuelle, de centre secondaire équilibré et diversifié.

Un certain équilibre en première couronne issu de situations très contrastées

Dans ce secteur, la commune de Portet, entre R.N. 20 et V.D.S.O. occupe une situation privilégiée qui lui a permis d'accueillir, en quinze ans, le deuxième pôle commercial de l'agglomération (première concentration de ce type en Europe).

Véritable centralité sectorielle, desservie par une gare S.N.C.F., Portet dispose aujourd'hui d'un niveau d'équipement de qualité qui bénéficie aussi aux communes limitrophes de Roques et Pinsaguel (communes de moins de 3 000 habitants).

Trop marqué par une image de zone commerciale, ce secteur n'a pas encore pu jouer suffisamment la carte de la «diversification». Les deux urbanisations de Cugnaux-Villeneuve se mêlent et rassemblent une population de près de 20 000 habitants. Ces communes s'équipent progressivement pour répondre aux besoins de ce qu'il faut aujourd'hui appeler le bassin d'habitat du secteur Sud-Ouest.

L'activité agricole périurbaine encore bien implantée dans certains secteurs de la première terrasse

Les espaces ruraux où l'activité agricole est encore bien implantée sont aujourd'hui situés à l'Ouest du Canal Saint-Martory. Ils sont repoussés aux limites extérieures du S.D.A.U., notamment dans le prolongement de l'axe Garonne-Ariège.

Toutefois, un espace agricole ceinture les zones urbaines de l'Ouest de Frouzins jusqu'à la Garonne à travers les espaces interstitiels des gravières (Roques, Villeneuve-Tolosane).

La qualité agronomique de ce secteur est moyenne :

- les terres les meilleures sont autour de Seysses,
- les moins bonnes, autour de Cugnaux et Frouzins (sols anciens et lessivés),
- certains secteurs bénéficient d'importants investissements d'irrigation : autour de Roques, Roquettes et Pinsaguel.

Les espaces agricoles du secteur Sud-Ouest ont été fragilisés du fait d'un mitage excessif :

- urbanisation diffuse le long des voies,
- forte concurrence des zones industrielles et commerciales,
- exploitation «anarchique» des gisements de granulats situés sur les secteurs agricoles.

LES ATOUTS ET LES POTENTIALITES DU SECTEUR

■ **Un potentiel économique** à vocation commerciale très attractif et un bassin d'emplois qui a atteint aujourd'hui une masse critique importante.

■ **Des équipements et services d'agglomération**

- deuxième pôle commercial d'agglomération à Portet,
- lycée de Cugnaux,
- salle de spectacles à Portet.

■ **La présence de sites naturels majeurs**

- l'axe Garonne est le principal support d'un espace naturel de grande qualité. Les éléments remarquables sont constitués par ses berges, la confluence avec l'Ariège à Pinsaguel et la zone naturelle d'équilibre de Portet-sur-Garonne,
- les rivières de la Saudrune et du Roussimort parcourent le pied de la margelle de la terrasse de Garonne en serpentant sur la quasi-totalité de leur cours à travers zones industrielles et lotissements construits,
- le Canal de Saint-Martory, créé à des fins agricoles, et malgré son profil parfois bétonné, joue déjà un rôle d'élément naturel intéressant à prendre en compte puisque l'eau traverse l'urbain,
- répertoriés dans diverses Z.N.I.E.F.F., les plans d'eau, (au nombre de 52 dans le secteur de Cugnaux, Villeneuve-Tolosane, Roques et Frouzins), ont pour la plupart été abandonnés par les exploitants de granulats pour devenir des lieux d'accueil d'une faune et d'une flore remarquables d'intérêt national, regroupés essentiellement sur trois ou quatre sites importants.

■ **Le patrimoine bâti**

- des centres anciens appuyés sur le fleuve (Portet-sur-Garonne, Roques-sur-Garonne, Pinsaguel),
- des noyaux villageois conservés et valorisés (Cugnaux, Villeneuve-Tolosane, Frouzins),
- des demeures de maîtres et châteaux (Maurens, Bazardens, Bachecame, Frouzins, Monbel).

■ **Une desserte routière importante (A. 64, R.N. 20 / R.N. 117)** doublée de possibilité d'un renforcement potentiel de la desserte ferroviaire (gare de Portet-sur-Garonne), en connexion avec la future ligne B (station Saint-Agne).

LES PRINCIPALES OPTIONS D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR SUD-OUEST



- Site de redéploiement (mixte)
- Site de redéploiement économique
- Sites d'intensification des fonctions urbaines
- Les territoires de recomposition (habitat-emploi)
- Espace naturel
- Liaisons vertes
- Grands équipements de loisirs et nature
- Porte urbaine

- Limite de secteur
- Urbain 95
- Grands équipements d'agglomération
- Pôle économique majeur
- Noyaux villageois
- Centralités sectorielles
- Pôle d'échange

- Principaux points d'échanges routiers
- Liaisons régionales et nationales
- Voie rapide urbaine-réseau projeté ou à aménager
- Tunnel routier (tracé de principe)
- Réseau secondaire à créer ou à aménager
- Voies existantes
- Amélioration des itinéraires existants
- Itinéraires à préserver (Voies de liaison à long terme - au delà du Schéma Directeur-)
- Lignes et gares S.N.C.F.
- Amélioration desserte ferrée périurbaine
- Métro
- T.C.S.P.

2 LES VOCATIONS DU SECTEUR SUD-OUEST

- Un pôle urbain : Cugnaux, Villeneuve-Tolosane, Frouzins à renforcer à partir des structures villageoises, et prolongé d'un nouveau territoire de développement sur le «boulevard de Saint-Martory».
- Un rôle de centralité sectorielle pour Portet-sur-Garonne à l'échelle du Sud-Ouest de l'agglomération.
- Un projet de nature d'agglomération : l'Arc Vert, de la forêt de Bouconne à l'Ouest au confluent Garonne-Ariège au Sud, en passant par des sites de nature «relais» le long des cours d'eau ou dans la Z.N.I.E.F.F. des gravières.
- L'accueil d'un pôle économique majeur de part et d'autre de la R.N. 20 entre Toulouse et Roques-sur-Garonne.

3 LES PRINCIPALES OPTIONS D'AMENAGEMENT D'INTERET SECTORIEL

EN MATIERE D'ORGANISATION SPATIALE ET D'OCCUPATION DU SOL

L'ACCUEIL DE L'HABITAT

Des territoires à intensifier

- Renforcer les centralités villageoises existantes (Cugnaux, Villeneuve-Tolosane, Frouzins, Roques et Pinsaguel) en complétant leur développement en cours par des opérations plus «urbaines» incluant équipements et services indispensables.
- Conforter la centralité sectorielle de Portet en complétant son niveau d'équipements.

Des sites de redéploiement

- Organiser le développement des communes de Cugnaux, Villeneuve-Tolosane et Frouzins autour du futur boulevard urbain du Canal de Saint-Martory selon une urbanisation de densité moyenne (habitat groupé, petits collectifs discontinus).

L'accueil du développement économique majeur

- Reconquérir les territoires à proximité de l'axe R.N. 117 / R.N. 20 de Langlade au Nord à Portet, voire Muret au Sud.
Diversifier et ainsi valoriser ces espaces aujourd'hui fortement marqués par les activités commerciales.

EN MATIERE DE DEPLACEMENTS

- Mise en place d'une desserte de transports en commun sur la voie S.N.C.F. Toulouse-Bayonne (Gare d'échange à Portet-sur-Garonne, connexion avec la ligne B à Saint-Agne).
- Mise en place d'une ligne de transport en commun en site propre sur le futur boulevard de Saint-Martory vers le terminus de la ligne A du Métro (Basso-Cambo).
- Création du Bd urbain Canal de St Martory (ex-voie du Canal de St Martory) entre Toulouse (voie Arc en Ciel) et Frouzins (R.D. 15).
- Réalisation d'un Bd. urbain (R.D. 924) avec raccordement sur la R.N. 124 au Nord et l'A. 64 au Sud, à l'échangeur de Francazal vers ensuite la R.N. 20 Sud.
- Aménagement d'une voie depuis la R.D. 924 vers Villeneuve et Frouzins (Voie du Roussimort).
- Réserve pour une nouvelle entrée Sud-Ouest entre la R.D. 924 et la R.D. 12, destinée à mieux répartir les flux rentrants dans l'agglomération. Cette voie sera reliée au Sud à la R.N. 117 et à la R.N. 20. En outre, la faisabilité d'une jonction Nord vers la R.N. 124 devra être préservée.

EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT ET DE PAYSAGE

Valorisation et protection des zones vertes et naturelles

- Protection et ouverture au public des berges de la Garonne et de l'Ariège. Pour la Saudrune, le Roussimort et le Canal de Saint-Martory, il conviendra de paysager, restaurer et requalifier les abords (plantations, bandes de recul).
- Renforcer l'homogénéité des gravières et protéger l'ensemble des plans d'eau (plan d'exploitation, acquisition publique, ... en partenariat avec les exploitants) pour pérenniser leurs fonctions biologiques, récréatives et pédagogiques.
- Créer deux coulées vertes :
 - de la Garonne au Touch, en utilisant comme supports des sites relais : gravières, Ousseau et le Canal de Saint-Martory,
 - du secteur des gravières jusqu'à Toulouse, en s'appuyant sur la margelle de la première terrasse de la Garonne dont il est nécessaire de renforcer l'homogénéité.
- Paysager et réussir l'intégration de grands ouvrages d'infrastructures nouvelles.

Maintien de l'agriculture périurbaine

Le maintien de l'agriculture périurbaine se fera conformément aux orientations et objectifs fixés à l'échelle de l'agglomération :

- **à l'extérieur des limites urbain/rural fixées sur la base de l'occupation agricole constatée aujourd'hui,**
- **autour de pôles d'exploitation viables économiquement, et/ou susceptibles d'être regroupés :**
 - entre Seysses et Frouzins,
 - à Cugnaux : domaine de Hautpoul,
 - autour de Roquettes et Pinsaguel ;
- **en complémentarité de la trame verte :**
 - autour et à l'intérieur des zones naturelles constituées par les gravières,
 - entre les rives de l'Ousseau et le Canal de Saint-Martory,
 - confluence de l'Ariège et la Garonne à Pinsaguel,
 - zone du Palayre et Clairfont à Portet ;
- **pour conforter des coulées vertes paysagères rompant les continuités urbaines, en support de nouvelles liaisons :**
 - margelle de terrasse à Cugnaux,
 - coulée verte du Touch à la Garonne par le Sud de Frouzins.

Protection de l'urbanisation contre les nuisances

- **La zone de bruit de l'aéroport militaire de Francazal.**
- **Lutte contre la pollution et l'eutrophisation de la Saudrune, du Roussimort (S.D.A.G.E).**
- **Objectif de qualité des eaux à atteindre sur l'Ariège et la Garonne : 1 B^(*).**

Prévention des risques

- **Les zones d'épandage des crues de la Garonne.**
- **La zone à risque technologique : plate-forme chimique Sud.**

(*) classe de qualité 1B : qualité bonne

4 LES POTENTIALITES D'ACCUEIL A L'HORIZON 2015

LA DEMOGRAPHIE

- + 13 000 habitants
- + 8 000 emplois

LE DEVELOPPEMENT URBAIN

- 909 hectares

LES TERRITOIRES PROTEGES

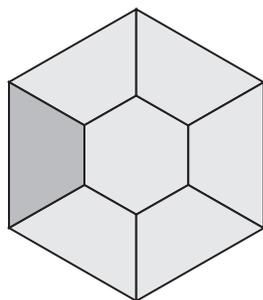
- 1 010 hectares d'activité agricole
- 1 500 hectares de trame verte.

LES DENSITES (NOUVELLES POPULATIONS/EXTENSIONS NOUVELLES)

- 14 habitants/hectare urbanisé
- 9 emplois/hectare.

L'EQUILIBRE HABITAT/EMPLOI

- 1 emploi pour 2,6 habitants.



L'OUEST

1 LE SECTEUR OUEST AUJOURD'HUI

UN DEVELOPPEMENT RESIDENTIEL SANS PRECEDENT, ACCOMPAGNE D'UN EFFORT EN FAVEUR DE LA REALISATION DE ZONES DE LOISIRS ET DE SPORTS.

UN DESEQUILIBRE EMPLOI-HABITAT A L'ECHELLE DU SECTEUR.

LE SECTEUR OUEST EN CHIFFRES (situation 1990)

Sept communes : Brax, Colomiers, Léguevin, Pibrac, Plaisance du Touch, La Salvetat Saint-Gilles, Tournefeuille.

- Superficie 12 600 hectares
- Surface urbanisée totale 3 549 hectares
 dont : Habitat : 2 912 hectares
 Activités : 637 hectares
- Nombre d'habitants (RGP 1990) 69 000 habitants
 Evolution 1975-1982 + 30 %
 Evolution 1982-1990 + 44 %
- Nombre d'emplois 18 000 emplois
 Evolution 1975-1990 + 54 %
- Equilibre Habitat/Emploi : 1 emploi pour 3,8 habitants
- Densité brute 19 habitants/hectare urbanisé
 4,8 emplois/hectare urbanisé
- Rythme moyen annuel de développement (1975-1990) 225 hectares
 dont 190 hectares à vocation mixte
 35 hectares à vocation activité

L'OCCUPATION DU SOL AUJOURD'HUI

Un espace naturel de qualité

Le secteur Ouest dispose d'un territoire naturel de qualité encore très présent, caractérisé par les deux vallées du Touch et de l'Aussonnelle, la forêt de Bouconne et la margelle des terrasses alluviales.

■ Le Touch

Sur la quasi-totalité de son cours, le Touch est inséré dans l'urbain. Son attractivité et son rôle de proximité l'ont transformé peu à peu en espace vert de l'urbain.

■ L'Aussonnelle

D'une grande qualité paysagère remarquable et d'une importante homogénéité spatiale, l'Aussonnelle et son affluent Le Courbet s'inscrivent fortement dans le cadre de vie des habitants de Colomiers, La Salvetat Saint-Gilles, Pibrac, Brax et Léguevin.

■ La forêt de Bouconne

Elle représente le plus grand site boisé de l'agglomération.

■ La margelle de terrasse

Entre le Touch et l'Aussonnelle, la Garonne a marqué son empreinte en laissant une margelle entre deux terrasses dont les boisements existants entre La Salvetat Saint-Gilles et Colomiers devront être mis en valeur et reliés.

Une activité agricole périurbaine encore très présente

Dans cet environnement, **l'espace agricole** occupe une place de plus en plus contestée par le développement urbain.

Il s'étend principalement entre la forêt de Bouconne et la vallée de l'Aussonnelle ainsi que sur la partie amont de la vallée du Touch, en amont de la centralité villageoise de Plaisance.

Si certaines terres revêtent une qualité agronomique relativement moyenne, comparativement à l'ensemble de l'agglomération (un des plus grands taux d'occupation des sols en friches de l'agglomération), trois secteurs restent particulièrement viables :

- les zones irriguées près de Bouconne,
- le fond de la vallée de l'Aussonnelle (terrains drainés),
- les terrains au Sud de Plaisance du Touch (irrigation depuis les gravières et le Canal de Saint-Martory).

Un patrimoine urbain de qualité

- Des noyaux villageois sauvegardés (Pibrac, Brax, Léguevin, La Salvetat-Saint-Gilles).
- L'ensemble des centres anciens de Colomiers, Tournefeuille, Plaisance du Touch.
- Des demeures de maîtres et châteaux.

Des espaces urbanisés récents et de faible densité

■ A dominante résidentielle

Le secteur Ouest organise son développement selon deux axes parallèles (la R.N.124 et la R.D. 632) autour desquels se concentre la plus grande partie de l'urbanisation.

Dans ce secteur, la commune de Colomiers occupe un rôle dominant par son niveau de services, d'équipements et par son poids d'emplois et de population.

Les communes de Tournefeuille, Plaisance du Touch et Pibrac dans une moindre mesure disposent chacune d'équipements scolaires, administratifs et culturels correspondant pour une grande partie aux besoins de leurs habitants.

Des équipements et services d'agglomération

■ **A dominante économique**

Le secteur accueille un développement économique majeur principalement lié à l'activité aéronautique en frange du site aéroportuaire (sur Colomiers principalement) Le secteur dispose également de plusieurs secteurs d'activités économiques traditionnelles répartis dans la plupart des communes du secteur : Colomiers (En Jacca), Tournefeuille (Pahin Concerto), Plaisance du Touch.

- La commune de Colomiers dispose actuellement d'un niveau d'équipements publics et de services qui dépasse ses besoins propres ; elle affiche ainsi une véritable centralité pour l'ensemble du secteur.
- Zone verte et de loisirs de la Ramée, créée à Tournefeuille à l'initiative de la ville de Toulouse.
- Centre de loisirs intercommunal de Bouconne.

LES ATOUTS ET POTENTIALITES DU SECTEUR

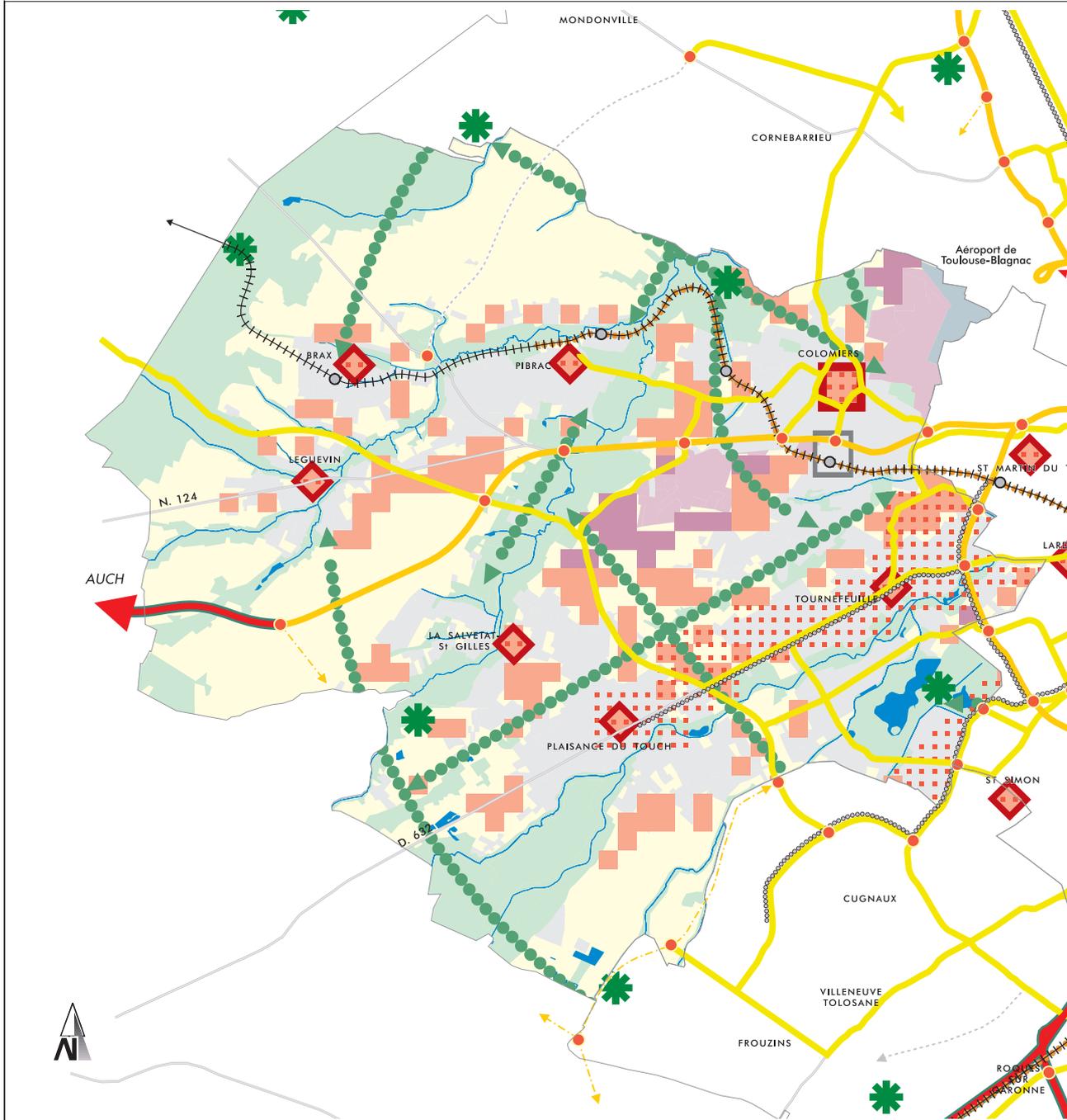
Le secteur dispose de potentialités nombreuses et diversifiées qu'il convient de conforter :

- **un pôle aéronautique de premier ordre** centré autour de la plate-forme aéroportuaire de Toulouse-Blagnac, avec Colomiers qui participe pleinement à son essor en accueillant d'importantes installations industrielles liées à cette activité (hall d'assemblage, Airbus, Rohr Europe, British Aerospace, ...),
- **un pôle urbain d'intérêt sectoriel : Colomiers, deuxième ville du département**
Véritable «ville nouvelle» conçue au début des années 60, la ville de Colomiers a su maintenir sa politique de planification et de maîtrise foncière tout en renforçant son niveau d'équipement et en diversifiant ces capacités d'accueil résidentiel et économique,
- **des potentialités foncières importantes** à l'articulation de Colomiers, Tournefeuille et Plaisance du Touch, ayant accès dans un site naturel de grande qualité (vallée de l'Aussonnelle) pour l'accueil des populations et des entreprises.
- **une desserte routière et ferroviaire** bien desservie par la R.N. 124, la Voie de Dégagement Ouest et la future ligne A' (desserte ferroviaire cadencée) connectée avec la ligne A du métro à la station des Arènes, Colomiers apparaît aujourd'hui comme une unité à la fois autonome et particulièrement bien intégrée dans l'ensemble de l'agglomération.

2 LES VOCATIONS DU SECTEUR OUEST

- Organiser la «Porte d'Auch» sur le secteur de Purpan (noeud d'échange multimodal, entrée Ouest de la ville) et promouvoir sur ce site l'accueil de fonctions et d'équipements d'agglomération.
- Conforter l'accueil d'activités dans ce secteur, et notamment celles qui sont liées à la proximité du site technologique aéronautique.
- Renforcer le rôle de Colomiers en tant que centralité sectorielle d'agglomération.
- Renforcer et valoriser la fonction urbaine et de services de la R.D. 632 : intensification urbaine depuis cet axe de vie.
- Doter l'agglomération d'un grand espace de nature constitué par : la forêt de Bouconne déjà très fréquentée par les habitants du secteur, et prolongé jusqu'aux grands espaces ouverts de la Vallée de l'Aussonnelle, dont ses affluents sont issus.

LES PRINCIPALES OPTIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR OUEST



- Site de redéploiement (mixte)
- Site de redéploiement économique
- Sites d'intensification des fonctions urbaines
- Espace naturel
- Liaisons vertes
- Grands équipements de loisirs et nature
- Porte urbaine

- Limite de secteur
- Urbain 95
- Grands équipements d'agglomération
- Pôle économique majeur
- Noyaux villageois
- Centralités sectorielles
- Pôle d'échange

- Principaux points d'échanges routiers
- Liaisons régionales et nationales
- Voie rapide urbaine-réseau projeté ou à aménager
- Réseau secondaire à créer ou à aménager
- Voies existantes
- Amélioration des itinéraires existants
- Itinéraires à préserver (Voies de liaison à long terme - au delà du Schéma Directeur-)
- Lignes et gares S.N.C.F.
- Amélioration desserte ferrée périurbaine
- T.C.S.P.

3 LES PRINCIPALES OPTIONS D'AMENAGEMENT D'INTERET SECTORIEL

EN MATIERE D'ORGANISATION SPATIALE ET D'OCCUPATION DU SOL

L'ACCUEIL DE L'HABITAT

Les sites d'intensification des fonctions urbaines

Il s'agit de compléter les développements en cours dans un double objectif de mixité urbaine et de valorisation de la fonction résidentielle.

Cela passera par une concentration en des lieux privilégiés et stratégiques, des niveaux d'équipements et de services indispensable :

- **développements renforcés autour de l'entrée de ville d'intérêt métropolitain (R.D. 632) entre Plaisance du Touch et Toulouse** avec renforcement des fonctions urbaines,
- **renforcement du rôle de centralité sectorielle de Colomiers** et dans ce cadre :
 - amélioration de l'accessibilité,
 - accueil d'équipements et de services d'intérêt sectoriel,
- **revalorisation et développement des noyaux villageois et des centres existants** dans l'accueil des grandes fonctions urbaines (habitat diversifié, commerces, activités, services, équipements),

Les sites de redéploiement

Ils sont disposés en appui des sites précédemment décrits.

Trois niveaux doivent être distingués :

- **les extensions des centralités** à toutes échelles, (noyaux villageois, centralités sectorielles, ...) selon des **formes urbaines continues ou resserrées**.
Les densités à promouvoir seront en accord avec l'identité de ces centres urbains :
 - tissu mixte continu (ou resserré) bas, pour les noyaux villageois de Brax, Léguevin, Pibrac, ...
 - tissu mixte plus dense, pour Colomiers, et l'entrée de ville d'intérêt métropolitain entre Tournefeuille et Plaisance du Touch (R.D. 632),
- **les nouveaux quartiers mixtes** fondés sur le concept habitat groupé, maisons de ville, collectifs bas, ... de densité moyenne autour de deux grands axes perpendiculaires :
 - un boulevard urbain rayonnant de Purpan / Saint-Martin du Touch jusqu'à Pibrac via l'ancienne R.N. 124 et la R.D. 24d,
 - et un boulevard urbain contournant constitué par la R.D. 924, les R.D. 82 et R.D. 63.
- **les franges urbaines entre l'urbain et le rural dans des limites claires** (tissu aéré de faible densité) pour l'accueil d'un habitat individuel sur parcelles moyennes à grandes. Cela concerne principalement les communes de deuxième couronne.

L'ACCUEIL DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE MAJEUR

- Renforcement de la vocation aéronautique du site de Colomiers (opération Gramont).
- Développement d'un parc technologique «Cap Ouest» dans la continuité des zones d'activités existantes d'En Jacca et Perget (Colomiers) et de Pahin-Concerto (Tournefeuille).

EN MATIERE DE DEPLACEMENTS

- Réalisation de la ligne A' du métro sur l'actuelle emprise S.N.C.F., de Saint-Cyprien (station "Arènes" de la ligne A du métro V.A.L.) à Colomiers-gare, avec prolongement possible au-delà (Perget, Pibrac) et desserte améliorée vers Brax-Léguevin-Bouconne.
- Dispositif de rabattement en T.C. vers les gares S.N.C.F.
- Mise en place d'un axe transport collectif reliant les pôles économiques : Blagnac, Colomiers, Toulouse-Basso Cambo.
- Traitement de la R.D. 632 en boulevard urbain (entrée de ville d'intérêt métropolitain) avec aménagement de sites partiels pour les bus rabattus sur le terminus de la ligne A de métro (Basso-Cambo).
- Mise à deux fois deux voies de la R.N. 124 avec traitement phonique et réalisation de la déviation de Léguevin.
- Préservation d'une possibilité de liaison entre la R.N. 124 et la nouvelle entrée Sud-Ouest (entre R.D. 12 et R.D. 924), pour remédier à la probabilité de saturation (à long terme) de la R.N. 124 dans la traversée de Colomiers.
- Constitution d'un maillage de boulevard urbain structurant (le réseau secondaire) : Réalisation du boulevard urbain ouest R.D 924 structurant les secteurs ouest de la R.N. 124 à la R.N. 117.
Depuis le centre de Colomiers vers les nouveaux quartiers et les secteurs riverains :
 - à l'Ouest vers Le Perget et Pibrac par la R.D. 24d,
 - au Sud-Ouest vers le projet "Cap Ouest" et La Salvetat Saint-Gilles par la R.D. 82,
 - au Sud vers Les Ramassiers par le boulevard Eugène Montel et Tournefeuille par la R.D. 63,
 - à l'Est vers Saint-Martin du Touch par la trame primaire, les R.D. 63 et 82 et l'ancienne R.N.124,
 - au Nord vers Blagnac-Constellation : (à l'Ouest de l'aéroport) par les R.D. 82 et R.D. 63.
- Amélioration de l'itinéraire Toulouse - Plaisance du Touch par la R.D. 50 et la voie Arc-en-Ciel.
- Aménagement d'un accès paysager vers la forêt de Bouconne à partir de Léguevin sur l'ancien emplacement réservé pour la déviation Nord de la R.N. 124.
- Complément d'itinéraire reliant la R.D. 1 et la R.D. 24 au Nord de Pibrac.

EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT

Valorisation et continuité des cours d'eau

- Protection et valorisation des fonctions naturelles et paysagères de l'ensemble des cours d'eau, amélioration de l'accessibilité pour les habitants, notamment sur la Vallée de l'Aussonnelle.
- Création d'un espace protégé entre la forêt de Bouconne et le développement des communes limitrophe.
- Création de nouvelles coulées vertes :
 - entre le Touch et la forêt de Bouconne pour donner, notamment, une limite au développement urbain,
 - sur la margelle des terrasses alluviales de Garonne en renforçant son homogénéité.
- Construction d'un "arc vert" de la forêt de Bouconne à la Garonne, en appui sur

des projets de nature ou de détente (équipements de loisirs à proximité de Bouconne, zone de détente à développer sur Plaisance du Touch et La Salvetat Saint-Gilles au contact du golf et du zoo, zone de nature sur les communes de Plaisance du Touch, Fonsorbes, Frouzins, au niveau des gravières, ...).

Aménagement de l'espace agricole et gestion des équilibres naturels

- Maintien de l'agriculture périurbaine autour des pôles d'exploitations majeures:
 - périphérie de Bouconne (Nord de Léguevin, Ouest de Brax),
 - rive gauche de l'Aussonnelle, au Sud de l'actuelle R.N. 124,
 - rives gauche et droite du Touch (au Sud de Plaisance du Touch).
- Préservation de certaines exploitations isolées en site urbanisé, en appui du Réseau Vert d'agglomération.

Gestion des eaux pluviales

- Urbanisation nouvelle sous réserve de prise en compte des capacités à gérer les eaux pluviales.
- Interdiction de toute urbanisation dans les zones d'épandage des crues du Touch et de l'Aussonnelle selon les prescriptions des études hydrologiques en cours.

Protection contre les nuisances

- Prise en compte les nuisances liées au bruit à proximité des aéroports de Francazal et Toulouse-Blagnac, notamment dans le futur P.E.B.

Lutte contre les pollutions

- Diminuer l'eutrophisation et la pollution de l'Aussonnelle et du Touch (S.D.A.G.E.)

4 LES POTENTIALITES D'ACCUEIL A L'HORIZON 2015

LA DEMOGRAPHIE

- + 26 000 habitants
- + 15 000 emplois.

LE DEVELOPPEMENT URBAIN

- 1 584 hectares

LES TERRITOIRES PROTEGES

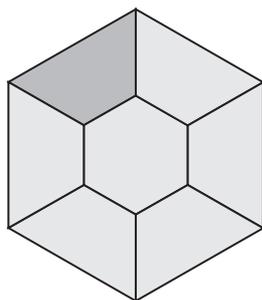
- 3 580 hectares pour l'activité agricole
- 3 760 hectares pour la trame verte.

LES DENSITES (NOUVELLES POPULATIONS/EXTENSIONS NOUVELLES)

- 16 habitants/hectare urbanisé
- 9 emplois/hectare.

L'EQUILIBRE HABITAT/EMPLOI

- 1 emploi pour 2,9 habitants.



LE NORD-OUEST

1 LE SECTEUR NORD-OUEST AUJOURD'HUI

UNE FORTE EXPANSION URBAINE FONDEE SUR UN MEILLEUR EQUILIBRE HABITAT-EMPLOI, CONFORTEE PAR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DE BLAGNAC, ET PLUS RECEMMENT CELUI DE CORNEBARRIEU.

CETTE EXPANSION NE TOUCHE PAS ENCORE CERTAINES COMMUNES COMME BEAUZELLE ET AUSSONNE QUI JOUENT AUJOURD'HUI UN ROLE ESSENTIELLEMENT RESIDENTIEL.

LE SECTEUR NORD-OUEST EN CHIFFRES (situation 1990)

Six communes : Aussonne, Beauzelle, Blagnac, Cornebarrieu, Mondonville, Seilh.

- Superficie 7 180 hectares
- Surface urbanisée totale 1 695 hectares
 dont : Habitat : 1 309 hectares
 Activités : 300 hectares
- Nombre d'habitants 32 500 habitants
 Evolution 1975-1982 + 31 %
 Evolution 1982-1990 + 21 %
- Nombre d'emplois 13 500 emplois
 Evolution 1975-1990 + 80 %
- Equilibre Habitat/Emploi 1 emploi pour 2,4 habitants
- Densité brute 19 habitants/hectare urbanisé
 7,9 emplois/hectare urbanisé
- Rythme moyen annuel de développement 1975-1990 85 hectares
 dont 70 hectares à vocation mixte
 15 hectares à vocation activité

L'OCCUPATION DU SOL AUJOURD'HUI

Le secteur Nord-Ouest sur les terrasses de la rive gauche de la Garonne présente trois types d'occupation dominants :

- **Un espace naturel et rural** constitué par :
 - le corridor naturel de la Garonne, ses ramiers et ses unités paysagères et biologiques,
 - la vallée de la Garonne : des ramiers de Blagnac à ceux de Seilh en passant par la zone des Quinze Sols, ce corridor de nature possède une richesse biologique d'importance régionale dont l'unité est à préserver,
 - la forêt de Bouconne : de par ses multiples fonctions, notamment sociales, le plus grand site boisé de l'agglomération est un atout pour le secteur. Son importante superficie ne constitue cependant pas une protection suffisante au regard de sa fragilité,
 - la vallée de l'Aussonnelle et ses affluents : un des sites naturels les plus remarquables de l'agglomération par sa qualité paysagère (relief, boisement, cours d'eau) et son homogénéité spatiale. Cette vallée marque le passage de la ville au milieu rural : un site encore préservé, à pérenniser et valoriser.

- **Une activité agricole périurbaine viable**
 - Une vocation maraîchère affirmée sur une importante zone de production à Blagnac, à proximité des Quinze Sols.
 - De vastes zones de cultures ont fait l'objet d'investissements, d'irrigation, qui permettent d'obtenir des rendements satisfaisants malgré la relative médiocrité des sols de terrasses alluviales.
 - Un pôle de recherche et d'expérimentation agricole (Rustica, Pioneer, France Maïs, ...) déjà fortement implanté sur ce secteur.

- **Un territoire urbanisé** destiné pour une partie à :
 - **L'accueil résidentiel**

Inégalement réparti, il est aujourd'hui principalement concentré en densité en diversité, dans les communes de Blagnac et de Beauzelle.
Le reste de l'accueil résidentiel s'est organisé sous forme de zones pavillonnaires dans la périphérie des noyaux villageois de Cornebarrieu, Seilh, Aussonne, Mondonville.
 - **L'accueil économique**

Pour le tertiaire supérieur et la haute technologie, il est principalement implanté dans l'aire urbanisée de Blagnac, le long de la voie d'accès à l'aéroport et son prolongement : la R.D. 902.
Il s'est récemment étendu à des activités diversifiées sur les communes de Cornebarrieu, et de Beauzelle en particulier.

LES ATOUTS ET LES POTENTIALITES DU SECTEUR

**La plate-forme
aéroportuaire et l'aéroport
international de Toulouse-
Blagnac : un pôle de
dimension européenne**

Quatrième aéroport en France (hors Paris) pour le trafic passager, le site de Toulouse-Blagnac accueille également une importante activité industrielle aéronautique (fabrication, assemblage, essais constructeurs) qui s'est développée sur les quatre communes : Toulouse, Blagnac, Colomiers et Cornebarrieu.

La constitution -unique en France- d'un véritable pôle tertiaire et industriel spécifique aux activités aéroportuaires reste par conséquent la composante majeure du développement économique -et urbain- du Nord-Ouest de l'agglomération.

Blagnac, une centralité sectorielle en émergence

En maîtrisant son développement par le biais d'opérations d'urbanisme programmées (Ritouret, Z.A.C. de Grand Noble I et II) la ville de Blagnac, qui dispose d'un niveau d'équipement largement supérieur à ses besoins spécifiques, affirme aujourd'hui une véritable centralité.

Des équipements existants d'intérêt sectoriel et d'agglomération

- Complexe culturel Odyssud à Blagnac.
- Patinoire olympique de Blagnac.
- Zone de loisirs de Pinot (cynodrome).
- Clinique des Cèdres à Cornebarrieu.
- Golf international de Seilh.

Un patrimoine bâti très présent dans le paysage

- L'ensemble du centre ancien de Blagnac.
- Des noyaux villageois sauvegardés (Cornebarrieu, Aussonne, Mondonville) dans des écrans de verdure.
- De nombreux manoirs, châteaux et demeures de maîtres.

Un espace foncier stratégique : Blagnac-Constellation

Sur la rive gauche de la Garonne, délimité à l'Ouest par l'aéroport et la forêt de Bouconne, le secteur Nord-Ouest a connu au cours des quinze dernières années une forte expansion urbaine générée par le développement économique de Blagnac et, plus récemment, celui de Cornebarrieu.

En deuxième couronne, Beauzelle et Aussonne jouent aujourd'hui un rôle essentiellement résidentiel. A l'articulation de ces communes desservies aujourd'hui par la R.D. 902, et à proximité immédiate de la plate-forme aéroportuaire, le site de Pinot-Enseigne ouvre de nouvelles potentialités foncières : Blagnac-Constellation, à court et moyen terme. Plus rurales, les communes de Seilh et Mondonville connaissent également une forte pression résidentielle.

Une bonne accessibilité

Le secteur est bien desservi et accessible avec l'ensemble de l'agglomération grâce à la réalisation en cours du Fil d'Ariane et l'aménagement de la R.D. 902.

2 LES VOCATIONS DU SECTEUR NORD-OUEST

- La Porte aérienne de l'agglomération : Blagnac, et plus globalement le secteur, sont identifiés comme un pôle économique majeur en matière de recherche et de production aéronautique. L'une des vocation prioritaires pour le secteur est bien de conforter cette économie d'excellence et de développer autour de cette spécificité des activités économiques plus diversifiées.

Le secteur dispose, pour asseoir sa vocation, d'importantes potentialités foncières aux abords immédiats de la plate-forme aéroportuaire : le site de Blagnac-Constellation.

- L'accueil des grands équipements d'agglomération : la proximité de la plate-forme aéroportuaire confère au secteur une vocation indiscutable en matière d'accueil économique et de loisirs, lié à l'aéronautique et à l'espace.
- Un site privilégié pour la construction du Réseau Vert et Bleu d'Agglomération : la triple proximité de la forêt de Bouconne de la vallée de l'Aussonnelle et du fleuve confère au secteur Nord-Ouest une vocation verte remarquable. Plusieurs grands projets verts d'agglomération comme l'Arc Vert ceinturant le secteur par le Nord ou les zones de Pinot et des Quinze Sols en sont les pôles d'appui principaux.

LES PRINCIPALES OPTIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR NORD-OUEST



- | | | |
|--|------------------------------------|--|
| Site de redéploiement (mixte) | Limite de secteur | Principaux points d'échanges routiers |
| Site de redéploiement économique | Urbain 95 | Liaisons régionales et nationales |
| Sites d'intensification des fonctions urbaines | Grands équipements d'agglomération | Voie rapide urbaine-réseau projeté ou à aménager |
| Espace naturel | Pôle économique majeur | Réseau secondaire à créer ou à aménager |
| Liaisons vertes | Noyaux villageois | Voies existantes |
| Grands équipements de loisirs et nature | Centralités sectorielles | Amélioration des itinéraires existants |
| Porte urbaine | Pôle d'échange | Itinéraires à préserver (Voies de liaison à long terme - au delà du Schéma Directeur-) |
| | | Lignes et gares S.N.C.F. |
| | | Amélioration desserte ferrée périurbaine |
| | | Métro |
| | | T.C.S.P. |

3 LES PRINCIPALES OPTIONS D'AMENAGEMENT D'INTERET SECTORIEL

EN MATIERE D'ORGANISATION SPATIALE ET D'OCCUPATION DU SOL

L'ACCUEIL DE L'HABITAT

Les sites d'intensification des fonctions urbaines

Il s'agit de compléter le développement en cours dans un double objectif de mixité urbaine et de valorisation de la fonction résidentielle.

Cela passera notamment par un renforcement en des lieux privilégiés et stratégiques, des niveaux d'équipements et de services indispensables :

- développements renforcés entre Blagnac et Beauzelle, autour de la route de Grenade (R.D. 2), véritable entrée de ville d'intérêt métropolitain, et les grands boulevards de Ritouret et Grand-Noble : accueil des principales fonctions urbaines d'intérêt sectoriel et/ou d'agglomération,
- renforcement et valorisation du rôle de centralité sectorielle (fonctions commerciales, administratives, ...),
- revalorisation et développement des noyaux villageois et des centres existants dans l'accueil des fonctions urbaines d'intérêt communal.

Les sites de redéploiement

Ils sont disposés en appui des sites précédemment décrits. Trois niveaux doivent être distingués :

- **les extensions de centralités existantes** (tissu continu ou resserré), les densités à promouvoir seront en accord avec l'identité des centres urbains :
 - tissu mixte bas, pour les noyaux villageois de Cornebarrieu, Aussonne, Mondonville, Seilh et Beauzelle,
 - tissu mixte plus haut, pour Blagnac et les nouveaux développements entre Blagnac et Beauzelle (l'entrée de ville d'intérêt métropolitain),
- **les nouveaux quartiers mixtes** (tissus intermédiaires) fondés sur le concept habitat groupé, maisons de ville, collectif bas discontinu, ... de densité moyenne autour de la zone de loisirs de Pinot, dans le prolongement Nord du quartier de Ritouret et de Grand-Noble,
- **les franges entre l'urbain et le rural** (tissu aéré de faible densité) pour l'accueil d'un habitat individuel sur parcelle moyenne à grande, et selon un développement mesuré.

L'ACCUEIL DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE MAJEUR

- Permettre l'extension du potentiel d'accueil des activités à vocation aéronautique :
 - réservation foncière en mitoyenneté des pistes de l'aéroport,
 - réservation foncière dans les zones exposées aux nuisances sonores.
- Conforter un pôle tertiaire à proximité de l'aérogare.
- Prévoir l'aménagement et la desserte de Blagnac III.
- Développer autour de l'établissement médical existant (Clinique des Cèdres), des activités liées au médical.

EN MATIERE DE DEPLACEMENTS

- Réaliser une desserte performante en transport en commun en site propre entre l'aérogare, les secteurs d'habitat collectif de Blagnac et le pôle d'échange intermodal projeté aux portes de la ville-centre.
- Mettre en place une desserte en transport en commun pour tout le secteur et notamment d'une ligne de bus en site amélioré (R.D. 2) rabattue sur le terminus métro ligne A à la station d'échange des Arènes.
- Prolonger la R.D. 902 vers Grenade et permettre le franchissement de la Garonne vers l'A. 62 au niveau de Castelnau d'Estrétefonds.
- Prévoir la faisabilité d'une voie de desserte de Blagnac III.
- Dévier la R.D. 1 au droit du noyau villageois de Cornebarrieu, vers l'échangeur de Beauzelle (R.D. 902).
- Compléter le réseau existant par une jonction R.D. 1 - R.D. 902 au Nord de la commune d'Aussonne.
- Mettre en place un maillage routier inter-secteurs Est-Ouest, (avec franchissement de la Garonne entre la R.N. 20 Nord, l'aéroport et le secteur de Blagnac-Constellation).

EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT ET DE CADRE DE VIE

- Réaliser l'aménagement, la mise en valeur et l'ouverture progressive au public des berges de la Garonne, de l'Aussonnelle et du Gagéa ainsi que la mise en réseau de ces éléments naturels.
- Créer une coulée verte reliant l'Aussonnelle à la Garonne par le centre de loisirs de Pinot.
- Préserver de toute urbanisation les abords de la forêt de Bouconne et conforter le caractère naturel de ses franges..
- Organiser des secteurs de transition à vocation de protection paysagère et d'accueil des citadins autour des noyaux villageois, ainsi qu'en bordure de la vallée de l'Aussonnelle et de ses affluents en complément du Réseau Vert,
- Pérenniser les secteurs d'exploitations agricoles regroupées, viables économiquement et adaptées aux besoins de l'agglomération :
 - le maraîchage à Blagnac pour la distribution de produits frais,
 - les secteurs irrigués, principalement en rive gauche de l'Aussonnelle,
 - des secteurs de transition à vocation de protection paysagère et d'accueil des citadins en périphérie de Bouconne et autour des noyaux villageois, ainsi qu'en bordure de la vallée de l'Aussonnelle et de ses affluents en complément du Réseau Vert,
 - conforter des zones d'activités à vocation agricole et para-agricole (laboratoires) à proximité des noyaux villageois.

Prévenir les risques naturels et urbains

- en interdisant toute construction dans les zones d'épandage des crues de l'Aussonnelle et de la Garonne,
- en réglementant le droit des sols dans les zones de bruit de l'aéroport de Blagnac.

Lutter contre la pollution des eaux

- diminuer l'eutrophisation du Touch et de l'Aussonnelle,
- atteindre l'objectif 2 de qualité des eaux à Blagnac,

4 LES POTENTIALITES D'ACCUEIL A L'HORIZON 2015

LA DEMOGRAPHIE

- + 17 000 habitants
- + 10 000 emplois.

LE DEVELOPPEMENT URBAIN

- 999 hectares

LES TERRITOIRES PROTEGES

- 2 679 hectares pour l'activité agricole
- 1 807 hectares pour la trame verte.

LES DENSITES (NOUVELLES POPULATIONS/EXTENSIONS NOUVELLES)

- 17 habitants/hectare urbanisé
- 10 emplois/hectare.

L'EQUILIBRE HABITAT/EMPLOI

- 1 emploi pour 2,10 habitants.

CHAPITRE 12

CONTENU DE LA LEGENDE DE LA CARTE DE DESTINATION GENERALE DES SOLS

1 LES ESPACES A DOMINANTE URBAINE : LE PROJET URBAIN

Le Schéma Directeur privilégie la mixité de l'espace à la spécialisation, propre au Schéma Directeur de 1982. L'urbain doit ainsi recouvrir toutes les fonctions qui font la ville, habitat, services, commerces et toutes activités économiques compatibles avec la fonction Habiter.

La Carte de Destination Générale des Sols fait apparaître **l'aire urbanisée 1995**, laquelle définit des ensembles urbains agglomérés bâtis et non bâtis, ce qui signifie que des espaces non bâtis de dimensions réduites ont été intégrés dans la tache urbaine 1995. Elle indique l'espace urbain mixte, mais également les pôles économiques majeurs (sites technopolitains), bien repérés dans l'agglomération, le pôle aéronautique dans le quart Nord-Ouest, le pôle informatique et électronique dans le quart Sud-Ouest, le pôle spatial et technologique dans le quart Sud-Est, l'axe économique R.N. 20.

LES TERRITOIRES DU DEVELOPPEMENT

Ils s'inscrivent sur l'espace naturel potentiellement mutable et intègrent pour une grande part les zones d'urbanisation future des P.O.S. (zones N A) et les zones opérationnelles en cours de réalisation (Z.A.C., lotissement, ...).

Ils sont décrits par des pixels ; le concept de pixel est fondé sur deux principes :

- **une potentialité brute de développement de 9 hectares** (carré de 300 mètres de côté), délivrée sous réserve du respect des éléments de protection/valorisation, de structuration de l'espace et des servitudes des sites rassemblés dans la Carte de Destination Générale des Sols,
- **une information géographique quant à l'implantation du pixel sur le territoire :**
 - **cette information est précise** quant au message (développement le long d'un axe de transport radio-concentriquement autour d'un noyau villageois, versant Sud de coteau, ...),
 - **cette information ne donne pas le détail** du parcellaire auquel le pixel se rapporte ; ce sont les documents intermédiaires (schéma de secteur éventuellement, P.O.S., Z.A.C., ...) qui définissent ce niveau.

Ainsi, chaque pixel doit être vu comme le point d'ancrage d'une potentialité de développement (9 hectares).

Les territoires du développement mixte

Les pixels orange recouvrent les zones mixtes. Ces zones pourront accueillir indifféremment de l'habitat et/ou des activités économiques diverses.

Les documents d'urbanisme intermédiaires préciseront l'occupation du sol en cohérence avec les objectifs globaux par secteur définis dans le Rapport de Présentation du Schéma Directeur.

Les territoires de développement économique majeur

Les pixels violets désignent les territoires du développement économique majeur, les pôles d'excellence de l'agglomération disposés principalement en étoile le long des grandes entrées autoroutières d'agglomération et de l'aéroport international. Ainsi, ces zones de développement ne rassemblent pas tous les territoires à vocation d'activités de l'agglomération.

LES TERRITOIRES DE RECOMPOSITION

Il s'agit d'apporter de nouvelles potentialités de développement dans le « construit » (l'urbain 1995) sur certains espaces stratégiques, mais qui présentent un déficit de « qualités urbaines » important. Cela concerne principalement des quartiers d'habitat social déqualifiés, des secteurs à caractère industriel ancien, les friches urbaines, équipements logistiques obsolètes, des zones enclavées des tissus urbains décalés des standards de vie urbaine d'aujourd'hui.

Deux objectifs :

- développer des nouveaux quartiers mixtes (notamment à l'intérieur des périphériques toulousains),
- revaloriser les pôles économiques majeurs le long des entrées industrielles de l'agglomération (R.N. 20 Nord et Sud).

2 LES ESPACES A DOMINANTE NATURELLE

LA TRAME VERTE

En complémentarité des espaces urbains, les espaces naturels, sont indispensables à l'équilibre général de l'ensemble de l'agglomération.

Les boisements existants d'intérêt majeur

Il s'agit des principaux espaces boisés d'agglomération (supérieurs à 5 ha.). Ils feront l'objet d'une protection forte, dans les P.O.S., ainsi que tous les boisements de même qualité, (peupleraies, bosquets, alignements d'arbres, parcs ...), de taille inférieure.

Les espaces naturels protégés

Les éléments naturels à forte valeur collective (patrimoine vert d'agglomération) doivent être protégés. L'objectif est de renforcer l'homogénéité du réseau hydrographique, la continuité des espaces remarquables (margelles, ligne de crêtes, ...) et la qualité des entités paysagères.

Les principaux éléments à protéger (à classer en zones N.D. ou T.C. des P.O.S.) sont notamment :

- les sites biologiques remarquables qui constituent « les noyaux durs » de l'équilibre global de l'eau (Z.N.I.E.F.F., A.P.B., Z.I.C.O.). (1)
- les berges et les zones d'épandage des crues de l'ensemble des cours d'eau et plans d'eau (ruisseaux, canaux, rivières, fleuve, étangs et gravières) (2)

Protégés de l'urbanisation, ces espaces sont inconstructibles. Leur aménagement devra prendre en compte la diversité, la qualité et les relations entre les éléments qui composent les espaces naturels (milieu urbain).

Cependant, ces espaces pourront accueillir des installations sportives et de loisirs en tenant compte de la spécificité des sites et ce, dans le respect des contraintes et des servitudes diverses.

(1) Z.N.I.E.F.F. : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique, Faunistique
A.P.B. : Arrêté préfectoral de Protection du Biotope
Z.I.C.O. : Zone d'Importance Communautaire pour les Oiseaux

(2) A titre indicatif : l'emprise pourra varier en fonction de la sensibilité ou des contraintes propres à chaque site naturel (10 mètres pour les petits cours d'eau, 20 mètres pour les rivières principales, 50 mètres pour la Garonne).

L'ESPACE AGRICOLE

Vaste mais fragile, l'espace rural participe à l'équilibre tant spatial qu'économique et social de l'agglomération. Hors des espaces potentiellement mutables figurés par les pixels (Cf. ci-dessus "Les territoires de développement"), il intègre :

- **les principaux pôles stratégiques d'exploitation agricole** : zones agricoles intensives économiquement viables, équipées et bien structurées, consacrées à la grande culture et aux cultures spécialisées,
- **les zones de maraîchage et d'arboriculture** : insérées dans la zone urbanisée, ces espaces participent directement à l'approvisionnement de l'agglomération, tout en exerçant une fonction de relais naturel en milieu urbain,
- **les zones agricoles de protection paysagère et/ou biologique** : elles jouent un rôle de coupure verte entre deux pôles urbains ou de transition paysagère complémentaire des espaces de nature.

Dans l'espace agricole, seules les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole, aux activités para-agricoles, à la mise en valeur des ressources naturelles, ou aux activités d'accueil ou de services (projets pédagogiques, agro-tourisme, classes vertes, ...) ne seront autorisées ainsi que les infrastructures collectives nécessaires (irrigation, sentier ou piste, abri, ...).

3 LES INFRASTRUCTURES ET LES EQUIPEMENTS PUBLICS

LES VOIRIES ET LE RESEAU DE TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE

Un schéma global d'infrastructure figure sur la Carte de Destination Générale des Sols. Les voiries représentées en trait plein et les lignes T.C.S.P. tracées en pointillé rouge, correspondent aux projets à réaliser, en cohérence avec les hypothèses de développement urbain, à échéance du Schéma Directeur.

Les projets d'infrastructures réalisables à un horizon plus lointain (au-delà de 2015), apparaissent en trait discontinu orange (pour les voiries), en tracé pointillé rouge et blanc (pour le réseau T.C.S.P.) et ainsi nous renseignent sur la cohérence du schéma global de voirie à court terme (Cf. Porter à connaissance de l'Etat). Les infrastructures routières et transport collectif et leurs aménagements associés (accès, échangeurs, parkings de rabattement, stations de métro, etc.), s'imposent dans toutes les zones à dominante urbaine et naturelle, ainsi que sur le réseau vert et bleu d'agglomération, dans le respect des servitudes publiques et contraintes diverses liées aux sites traversés.

LE RESEAU VERT ET BLEU D'AGGLOMERATION

Pour la valorisation des sites, le Réseau Vert propose **une utilisation sociale des espaces de la trame verte** de l'agglomération grâce à la création de cheminements rustiques non motorisés (sentiers, pistes cyclables, équestres, ...).

L'ensemble des espaces inclus dans la trame verte est le support privilégié de ces liaisons vertes (cheminements non motorisés). Ce potentiel nécessaire à l'accessibilité des sites naturels doit donc être préservé pour ne pas compromettre le maillage global du réseau.

Les liaisons naturelles

A l'intérieur de la trame verte, des liaisons seront réalisées pour établir des continuités d'accès et d'ouverture au public, notamment au travers des berges du réseau hydrographique qui intègrent des espaces boisés existants non pris en compte dans les P.O.S.

Les nouvelles liaisons vertes

Il s'agit des tracés de principe permettant à terme de relier par des cheminements non motorisés les sites naturels entre eux (maillage du Réseau Vert d'Agglomération), mais aussi de relier les secteurs d'habitat ou les équipements publics (scolaires, sportifs, ...) vers les sites naturels ou équipements de nature.

Deux types de liaisons vertes sont à distinguer :

- en milieu urbain, où des emprises nécessaires doivent être prévues pour l'aménagement de mails plantés, de chaussées piétonnes ou de pistes cyclables le long des voiries ou sur des emprises existantes (anciennes voies ferrées par exemple);
- en milieu rural, où des sentiers de type G.R. (Grande Randonnée) ou des boucles de promenade traversant des secteurs agricoles ou boisés seront balisés, aménagés et entretenus.

Les nouvelles coulées vertes

Il s'agit d'espaces verts publics à protéger, valoriser ou aménager entre des secteurs potentiels d'urbanisation. La vocation des coulées vertes est multiple :

- espace tampon exploité sous forme agricole,
- espaces verts fortement paysagés (plaine de jeux, parc urbain, ...),
- espace vert d'accompagnement de voirie (boulevard urbain) : mail planté, piste cyclable, cheminement piétonnier.

Les grands équipements de nature et loisirs d'agglomération

Parties intégrantes du Réseau Vert et Bleu, ils sont destinés aux activités de plein air et de découverte de la nature, à l'aménagement de parcs ou réserves naturelles, bases de loisirs associées ou non à des équipements spécifiques, publics ou privés à vocation éducative, scientifique ou ludique, si la qualité paysagère et biologique du site le permet.

Ce sont de vastes espaces à l'échelle de secteurs d'agglomération. Sur la Carte de Destination Générale des Sols sont différenciés les équipements de nature et loisirs existants et ceux en projet.

4 LA QUALIFICATION ET LA VALORISATION DE L'ESPACE

LE CENTRE HISTORIQUE DE L'AGGLOMERATION

Doté d'un patrimoine architectural et urbain remarquable, c'est aussi le centre de la capitale régionale, le lieu privilégié d'accueil des grands équipements et des services de centralité qui abrite aujourd'hui l'essentiel des fonctions culturelles, politiques et administratives de l'agglomération.

Cette vocation doit être renforcée en même temps que celle de l'accueil d'une certaine diversité sociale.

LES CENTRALITES SECTORIELLES

Points d'ancrage des principaux territoires d'équilibre et pôle d'appui de leur développement, ces centralités sectorielles concentrent un niveau d'équipements et de fonctions urbaines essentiel à la vie de leurs habitants et de ceux des noyaux villageois voisins. Ces centralités dont les principales d'entre elles sont Colomiers, Blagnac, Ramonville Saint-Agne, Castanet-Tolosan, Saint-Orens de Gameville, Balma devront être renforcées, pour s'adapter aux besoins futurs de chaque secteur.

LES CENTRALITES VILLAGEOISES

Ce sont les noyaux villageois qui cristallisent l'identité des communes. Ils accueillent une certaine mixité des fonctions. Le développement de la périphérie villageoise doit être recentré autour de ces noyaux afin d'en conforter l'accueil de la diversité sociale.

LES ENTREES PAYSAGERES

Elles concernent les entrées de ville, et comme le prévoit la Loi Barnier (amendement DUPONT), elles bénéficient d'un traitement paysager de leurs abords (100 mètres de part et d'autre de leur axe) depuis le 1er janvier 1997.

5 LES PRINCIPAUX ELEMENTS DU PORTER A CONNAISSANCE DE L'ETAT

POLITIQUE DE GESTION DES ZONES INONDABLES

- **Interdire toute construction nouvelle** à l'intérieur des zones inondables soumises aux aléas les plus forts et limiter le nombre de constructions exposées.
- **Réduire** la vulnérabilité des constructions existantes, conformément aux dispositions de la circulaire interministérielle du 24 Avril 1996.
- **Préserver** la capacité d'expansion des crues afin de limiter les risques amont et aval.

MODALITES DE PRISE EN COMPTE

- **Priorité à l'eau** dans le champ d'épandage des crues et contrôle strict de l'urbanisation passant par la délimitation des zones inondables des centres urbains existants.
Il reviendra aux communes de délimiter les zones d'interdiction ou d'adaptation de l'urbanisation dans leurs documents d'urbanisme (P.O.S., Z.A.C.).
- **Contrôler strictement l'extension de l'urbanisation** dans les zones d'expansion des crues qui jouent également un rôle dans la structure du paysage et l'équilibre des écosystèmes.
- **Interdire tout endiguement nouveau ou remblaiement nouveau**, non justifié par la protection stricte de lieux fortement urbanisés.
- Mettre en place un **dispositif particulier de constructibilité**, exceptionnel et conditionnel pour les communes dont le territoire est totalement ou majoritairement inscrit en zones inondables (Gagnac, Fenouillet, Labège, Pinsaguel, Portet, Roques, Saint-Alban et L'Union).

DISPOSITIONS A RETENIR POUR LA MISE EN OEUVRE DE CETTE POLITIQUE

- La **Carte de Destination des Sols** prend en compte la délimitation des zones inondables résultant des différentes études hydrauliques validées conjointement par les collectivités locales et par l'Etat (*).
- Sur l'ensemble des cours d'eau compris dans le périmètre du Schéma directeur, la carte de Destination Générale des Sols indique comme **référence, la plus forte crue connue ou, si cette crue est plus faible qu'une crue de fréquence centennale, cette dernière.**
Dans le cas des cours d'eau non couverts par une étude hydraulique, la Carte de Destination Générale des Sols apporte une information sur les plus hautes eaux connues.
- **L'ensemble des études hydrauliques disponibles est rassemblé dans une cartographie évolutive** des zones inondables figurant en annexe du Schéma Directeur. A chaque fois que nécessaire, cette cartographie précise les zones d'aléas. Cette annexe qui s'inscrit dans le suivi de la mise en oeuvre du Schéma Directeur sera actualisable. Dans ce cadre, les connaissances seront actualisées en fonction

(*) Cf. Chapitre 8 : Prévenir les risques naturels «Zones inondables» p 113 et 114.

de tout ce qui pourra être entrepris et susceptible de modifier la zone de risques tant dans la zone d'expansion que dans les chenaux d'écoulement de la crue (aménagements hydrauliques, urbanisation hors du champ de crue, infrastructures et dispositifs favorables à l'écrêtement de la crue dans les bassins versants, etc). Ainsi, **la notion de compatibilité des P.O.S. avec le Schéma Directeur sera appréciée au regard des connaissances en permanence actualisées** et validées conjointement par les collectivités locales et l'Etat.

- Dans **les zones d'expansion des crues** (zones inondables hors des chenaux préférentiels d'écoulement où aucune exception au principe de base ne saurait être admise), **pour les centres urbains** caractérisés par une occupation du sol de fait importante et la mixité des usages, des constructions pourront être autorisées sous réserve des prescriptions techniques de sécurité visant à sauvegarder les biens et les personnes en fonction des différents types d'aléas.
Hors des centres urbains susvisés, dans les zones d'expansion à aléa faible, des extensions seront possibles et des nouvelles constructions pourraient être autorisées en s'appuyant sur les principes d'exception définis par les textes, et compte tenu des spécificités et des difficultés des communes inventoriées ci-dessus. A l'intérieur de ces zones, pour les autres territoires, des extensions mesurées des bâtiments existants et les constructions nouvelles liées à un usage spécifique peuvent être autorisées (serre, bâtiments agricoles, ouvrages publics ...).
- Pour ne pas aggraver des situations de risques d'inondabilité potentiels et pour tout projet d'urbanisme ou de construction qui serait autorisé, il sera fait obligation de réaliser des dispositions spécifiques à la retenue des eaux de ruissellement (exemple : bassin d'orage, barrage, puisards). Cette obligation concerne autant les secteurs à urbaniser que ceux déjà urbanisés, sur l'ensemble des bassins versants.

LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT

Dans les secteurs à proximité d'un aéroport, délimités par un Plan d'Exposition au Bruit, les opérations d'extension de l'urbanisation sont interdites, si elles ont pour effet d'exposer de nouvelles populations aux nuisances dues au bruit. En effet, un contrôle strict de l'urbanisation aux abords des aéroports répond à la double finalité de protéger les populations des nuisances, et d'éviter un déplacement de ces équipements dont la proximité constitue un atout du développement.

Les Plans d'Exposition au Bruit ont été établis :

- le 02.10.89 pour l'aéroport de Toulouse-Blagnac,
- le 08.10.91 pour l'aéroport de Toulouse-Francazal,
- le 24.09.90 pour l'aéroport de Toulouse-Lasbordes.

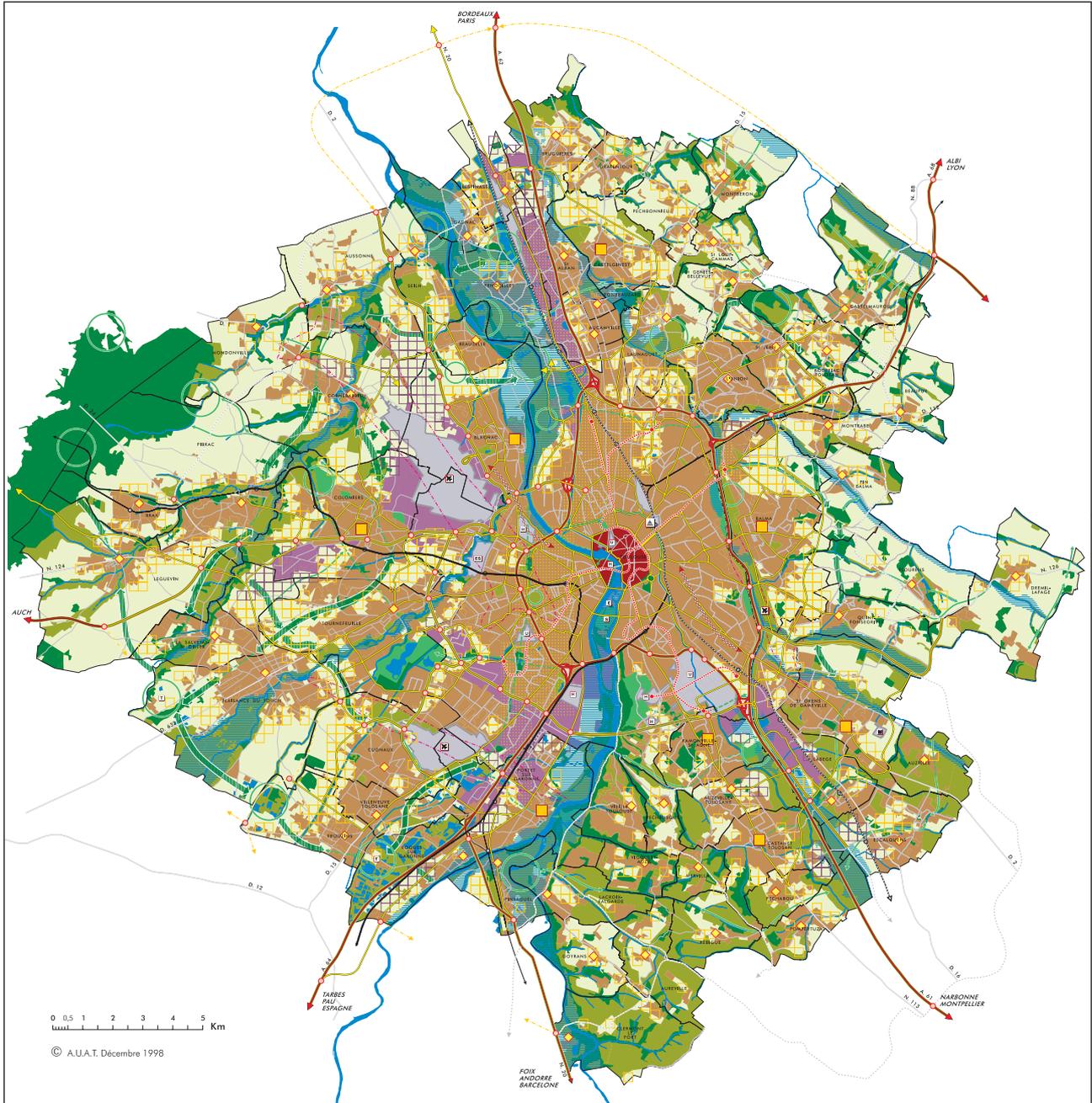
L'activité d'écologie à l'aéroport de Lasbordes devra être déplacée compte tenu de l'importance des nuisances générées. Une recherche de site devra donc être menée pour accueillir cette aviation dans les meilleures conditions d'environnement.

LES VOIRIES

Les projets d'infrastructures réalisables au-delà de 2015 et contenus dans le Projet de Voirie d'Agglomération, apparaissent en traits discontinus orange. Afin de préserver leur faisabilité, il est nécessaire de mettre en place une protection dans les P.O.S. de type zone N.D. à vocation spécifique.

LE CONTOURNEMENT FERRE DE TOULOUSE

Le contournement ferroviaire par la vallée de l'Hers constitue une des alternatives à la saturation de Toulouse-Matabiau. L'emplacement doit donc figurer dans les P.O.S. des communes concernées.



ESPACES A DOMINANTE URBAINE : LE PROJET URBAIN

- L'aire urbanisée 1995 (urbain mixte/pôle économique majeur)
- Les territoires du développement mixte (zone naturelle potentiellement mutable) à dominante 'urbain mixte'
- Les territoires du développement économique majeur (zone naturelle potentiellement mutable) à dominante économique majeure

ESPACES A DOMINANTE NATURELLE

- Réseau hydrographique (plans d'eau et cours d'eau)
- Boisements existants d'intérêt majeur
- Trame verte (espaces naturels d'intérêt paysager, de renforcement des boisements, de continuité des berges)
- Espace agricole

RESEAU VERT ET BLEU

- Nouvelles liaisons vertes en milieu rural
- Nouvelles liaisons vertes en milieu urbain
- Nouvelles coulées vertes
- Grands équipements de nature et de loisirs existants
- Grands équipements de nature et de loisirs projetés

INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS PUBLICS

- Les voiries**
 - Routes principales (R.D., V.C., ...) et voies de repérage
 - Autoroutes
 - Voies rapides urbaines (tracé de principe)
 - Boulevards urbains structurants (tracé de principe)
 - Principaux points d'échanges routiers
 - Tunnel routier (tracé de principe)
 - Amélioration et complément des itinéraires existants
- Les transports publics**
 - Lignes et gares S.N.C.F.
 - Ligne T.G.V. omniogée
 - Métro
 - Desserte ferrée périurbaine
 - Desserte T.C.S.P. prévision à long terme
 - Gare T.G.V.
- Les grands équipements**
 - Les grands équipements d'agglomération

Aéroport	Parc des Expositions
Hôpital	Parc Municipal des Sports
Université	Tourisme
Enseignement supérieur	Equipement militaire

LA QUALIFICATION ET LA VALORISATION DE L'ESPACE

- Territoires de recomposition
 - Centre historique de l'agglomération
 - Centralités sectorielles à conforter et à valoriser
 - Centralités villageoises à conforter et à valoriser
 - Traitement paysager des principales voies d'accès à l'agglomération
- LES PRINCIPAUX ELEMENTS DU PORTER A CONNAISSANCE**
- Zones inondables (cf. annexe)
 - Courbes de bruit (périmètres d'exposition au bruit des aérodromes)
 - Itinéraires à préserver (Voies de liaison à long terme - au delà du Schéma Directeur)
 - Projet d'itinéraire ferré

Introduction

Le nouveau Schéma Directeur de l'agglomération toulousaine à l'horizon 2015, engagé en Décembre 1993 sur l'aire de compétences du S.M.E.A.T., est le support spatial du Projet d'Agglomération «**Toulouse Métropole, un cap pour le long terme**».

Ce projet résulte de la volonté des collectivités territoriales de construire ensemble une véritable métropole respectueuse des grands équilibres du territoire régional :

- des vocations internationales et des pôles d'excellence : industrie, recherche et formation,
- des communications performantes intégrées dans les grands réseaux européens,
- des grands projets d'intérêt métropolitain pour une nouvelle qualité urbaine.

Il appartient maintenant aux différents acteurs de l'agglomération de prévoir et anticiper la réalisation des grands équipements de demain et la maîtrise des territoires stratégiques nécessaires à l'affirmation des grandes fonctions métropolitaines.

MAITRISER LES TERRITOIRES STRATEGIQUES "PORTEURS" DES GRANDS PROJETS D'INTERET METROPOLITAIN

La mise en oeuvre du Schéma Directeur en termes de "grands projets d'intérêt métropolitain" nécessite que soit coordonné, à l'échelle intercommunale et supra-communale, l'ensemble des moyens techniques, outils opérationnels et procédures publiques disponibles, sur les territoires considérés comme stratégiques du fait de :

- leur opportunité à développer des réponses urbaines cohérentes et fonctionnelles,
- leur aptitude à "continuer" la construction de la métropole régionale, entre mémoire et modernité,
- leur capacité à produire de la qualité urbaine, tout en créant une dynamique sur les territoires voisins.

Ces grands Projets d'Intérêt Métropolitain ont tous en commun :

- **une dimension stratégique d'agglomération**
Développer et valoriser les différentes fonctions métropolitaines : économie, transports, formation, accueil, culture,...
- **une dimension spatio-temporelle**
Identifier les lieux privilégiés destinés à accueillir ces projets, tout en définissant des priorités de réalisation.
- **une dimension institutionnelle**
Impliquer l'ensemble des collectivités locales (structures intercommunales et communes), le Département, la Région, l'Etat ainsi que les partenaires institutionnels de l'agglomération (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale, Chambres Consulaires,...).

Il conviendra alors de définir, pour chaque projet :

- le niveau “optimal” de coopération entre les différentes collectivités,
- les procédures de mise en oeuvre,
- le plan de financement.

**LA MISE EN OEUVRE DU SCHEMA DIRECTEUR IMPOSERA QUE
LES PROJETS CONSIDERÉES COMME D’INTERET METROPOLITAIN
SOIENT ENGAGES GRACE A L’INITIATIVE PUBLIQUE.**

CHAPITRE 13

LES GRANDS PROJETS D'INTERET METROPOLITAIN A L'HORIZON 2015

UN ENSEMBLE DE GRANDS PROJETS INDISPENSABLES A L'AFFIRMATION DES GRANDES FONCTIONS METROPOLITAINES DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE

1 DEVELOPPER SES VOCATIONS INTERNATIONALES ET SES POLES D'EXCELLENCE

- capitale européenne aéronautique et spatiale,
- pôle universitaire européen,
- pôle électronique, pôle bio-technologie, pôle santé, pôle de formation, pôle touristique.

2 CONSTITUER DES POLES LOGISTIQUES REGIONAUX

“Eurocentre”, plate-forme aéroportuaire Toulouse-Blagnac, pôle ferroviaire de Matabiau, nouvelle gare T.G.V., deuxième site aéroportuaire : véritables plates-formes d'échange multimodales, ces pôles constituent des secteurs stratégiques du développement de l'aire métropolitaine et participent, à ce titre, à la construction de la Région-Métropole.

Il convient d'agir dès aujourd'hui sur le coeur et la périphérie de ces pôles afin de garantir, à très long terme, leur développement futur.

Cela passe par l'élaboration d'études urbaines à grande échelle, préalables à l'adoption de mesures réglementaires :

- emplacements réservés dans les P.O.S., zone NA à C.O.S. nul,
- Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.),
- Droit de Préemption urbain (D.P.U.),
- Zones d'Aménagement Différé (Z.A.D.),
- Pré-Z.A.D.

et par l'engagement, le moment venu, de procédures appropriées : Zones d'Aménagement Concerté,...

3 AMELIORER SA DESSERTE PAR LES GRANDES INFRASTRUCTURES DE COMMUNICATION

L'AGGLOMERATION TOULOUSAINNE A LA CROISEE DES GRANDS ITINERAIRES ROUTIERS EUROPEENS

■ transpyrénéens :

- Nord-Sud (Paris, Barcelone via le tunnel du Puymorens par la réalisation de l'autoroute A. 66 Toulouse-Foix et l'amélioration de l'itinéraire Foix-Puymorens),
- Sud-Ouest, Nord-Est (Madrid - Saragosse - Lyon - Genève avec un nouveau franchissement central des Pyrénées (ferroulage).

■ nationaux : réalisation de l'autoroute du Piémont Pyrénéen - Bayonne - Toulouse - Narbonne : mise en oeuvre du T.G.V. Midi-Pyrénées Bordeaux-Toulouse-Narbonne.

■ régionaux garantissant tant les dessertes en étoile autour de Toulouse que le maillage régional entre les villes moyennes à une heure.

- développement du réseau primaire de proximité,
- amélioration de la desserte ferrée actuelle depuis la gare Matabiau vers les principales villes régionales.

4 CONFORTER SES QUALITES URBAINES ET SON RAYONNEMENT

UN RENFORCEMENT DES SERVICES D'ACCUEIL ECONOMIQUES ET DES GRANDS EQUIPEMENTS

- parc des expositions internationales,
 - palais des congrès,
 - médiathèque nationale,
 - salle de concerts spécialisée pour le rock et les variétés,
 - grands équipements sportifs
- sont autant d'équipements que l'agglomération met en place ou devrait pouvoir se doter à moyen et long terme.

DEVELOPPER UN RESEAU DE VOIRIE D'AGGLOMERATION POUR DESSERVIR L'AIRE METROPOLITAINE

Voies rapides urbaines assurant des liaisons efficaces à la fois entre la périphérie et le coeur d'agglomération et entre pôles secondaires de développement périurbain.

METTRE EN PLACE UN RESEAU DE TRANSPORT COLLECTIF PERFORMANT

Avec le métro en étoile desservant le coeur d'agglomération et en complémentarité avec un véritable réseau d'agglomération métro, bus, train.

Le Dossier de Voirie d'Agglomération (D.V.A.) et le Plan des Déplacements Urbains (P.D.U.) constitueront des procédures de programmation et de contractualisation entre les différents partenaires ; ils devront initier l'adoption de mesures réglementaires destinées à réserver - ou protéger- les tracés de ces infrastructures dans les divers documents à venir (Schéma de Secteur, P.O.S., Z.A.C., ...).

MAITRISER LES TERRITOIRES STRATEGIQUES DU DEVELOPPEMENT

Les lieux d'intensification urbaine : entrées de ville, portes urbaines

Lieux privilégiés d'intensification urbaine, les entrées de ville et les portes urbaines constituent l'interface entre le coeur de l'agglomération et les bassins de vie de la périphérie et sont partie intégrante de la trame secondaire d'agglomération.

Les lieux de recomposition urbaine

Quartiers vétustes, quartiers d'habitat social déqualifiés, équipements logistiques obsolètes, territoires industriels et artisanaux en déclin : dans ces secteurs, l'apparition probable de friches industrielles ou de mutations spontanées au gré des opportunités foncières nécessite que soient prises aux échelons communaux ou intercommunaux des mesures conservatoires et d'anticipation (réglementaires, foncières, pré-opérationnelles...). Elles permettront à moyen terme une reconversion maîtrisée.

Les territoires du redéploiement

Les nouveaux territoires de projet dans le coeur d'agglomération, les pôles de développement à moyen et long terme, les pôles économiques majeurs autour desquels se concentreront demain les services et les activités d'excellence de l'agglomération nécessitent que des dispositions de maîtrise soient adoptées suffisamment tôt pour assurer les besoins à venir.

STRUCTURER LE DEVELOPPEMENT URBAIN

La trame paysagère et le réseau vert et bleu d'agglomération

Fédéré par la Garonne et l'Ariège, un ensemble de sites naturels et urbains dessine une trame paysagère à forte valeur collective.

La trame verte et les nouvelles coulées vertes qui relient les sites entre eux, ou les zones d'habitat aux espaces nature, constituent le futur réseau vert et bleu. Site d'accueil des sentiers, pistes cyclables ou pistes équestres, il offre à chaque habitant de l'agglomération la possibilité de profiter d'espaces de nature «à portée de main».

Parmi les nombreuses actions qui permettront à long terme de réaliser un véritable réseau vert et bleu :

- des plans paysages pris en compte dans les documents d'urbanisme,
- l'utilisation de l'ensemble des outils réglementaires en matière de protection, en matière de gestion et valorisation,
- la mise en place de chartes intercommunales pour l'aménagement ou la protection des sites (charte d'écologie urbaine),
- la conjugaison des actions foncières et réglementaires grâce à la création d'un outil de maîtrise foncière intercommunale,
- la recherche de partenariat public-privé, avec les aménageurs, les concessionnaires de réseaux d'infrastructures de transport, les professions agricoles, les associations...

La trame secondaire d'agglomération

Allées, boulevards, avenues, places, jardins publics : la trame secondaire d'agglomération organise et «continue» le développement de la ville sur des valeurs identitaires. A ce titre, elle structure et met en scène ce développement et valorise la fonction «habiter».

Sa mise en oeuvre exigera, outre des emprises, un traitement unitaire et qualitatif de l'espace public.

Le rôle stratégique qu'occupe cette trame secondaire dans le Schéma Directeur appelle de façon urgente des maîtrises particulières afin d'éviter que des occupations hâtives ne viennent compromettre sa cohérence.

Parmi les moyens à mettre en oeuvre, il convient de conforter le caractère volontariste et partenarial de tels projets :

- la définition de la Destination Générale des Sols dans le Schéma Directeur, et celle du droit des sols par les Plans d'Occupation des Sols,
- la réservation des emprises nécessaires dans les Plans d'Occupation des sols (nouveaux plans d'alignements, emplacements réservés),

- la préfiguration du réseau identitaire futur, par l'anticipation des aménagements qualitatifs sur les emprises existantes,
- des prescriptions particulières d'architecture et d'urbanisme dans les Plans d'Occupation des Sols des différentes communes concernées par ces projets,
- la maîtrise publique et intercommunale du dispositif général d'aménagement (réserve foncière, déclaration d'utilité publique, Zone d'Aménagement Concerté...).

Un projet pour l'agriculture périurbaine : une politique publique d'accompagnement

Une contribution de l'ensemble des partenaires sera nécessaire pour mener à bien une politique coordonnée de gestion et d'aménagement de l'espace agricole périurbain de l'agglomération, orientée autour de trois axes prioritaires : produire, gérer l'espace, accueillir.

Un partenariat indispensable est à construire au niveau :

- **intercommunal** pour une gestion solidaire des espaces agricoles,
- **régional ou départemental** dans la perspective de l'élaboration d'un «contrat de développement territorial» dans le cadre du futur Contrat de Plan en partenariat avec le Département.

La protection et la valorisation des espaces paysagers et des coupures vertes à vocation récréative ne pourra être assumée par les seules communes-supports de ces sites. Une péréquation des charges et des ressources doit être mise en place et diverses formes de rétribution des agriculteurs doivent être engagées, à différentes échelles par toutes les collectivités locales.

Enfin, un outil de maîtrise foncière supra-communale permettrait d'intervenir efficacement pour le maintien des zones agricoles.

5 PRESERVER LA QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT

ASSURER UNE FOURNITURE DE L'EAU EN QUANTITE ET EN QUALITE

L'agglomération toulousaine devra assurer, en permanence, la production et la livraison, d'eau potable de bonne qualité.

Pour cela, il faut améliorer la sécurité de l'alimentation, multiplier et diversifier les ressources et ainsi :

- créer **des interconnexions systématiques entre tous les réseaux de distribution**, de manière à pouvoir fournir de l'eau en toutes circonstances,
- créer un système de gestion destiné, dans l'éventualité d'une alerte, à déclencher les mesures de sécurité,
- rechercher de nouvelles ressources, grâce à l'exploitation des nappes profondes dans le sud du département ou un captage sur l'Ariège, ,
- mettre en place un réseau de surveillance de la qualité des eaux souterraines.

LE TRAITEMENT ET LA COLLECTE SELECTIVE DES DECHETS

Le Plan Départemental d'Elimination des déchets ménagers et assimilés concerne trois zones (Cf. p122) de l'agglomération toulousaine sur lesquelles il conviendra :

- de veiller au respect de l'esprit de la loi (recyclage, valorisation, type de collecte, filières envisagées pour le traitement, stockage des déchets ultimes),
- de s'assurer de la cohérence entre les différents projets,
- de veiller à la réhabilitation des sites,
- de déterminer les objectifs de valorisation des matériaux recyclables.

Le Plan Départemental s'est fixé quatre grands axes :

- le renforcement des capacités de traitement,
- le développement de la valorisation,
- la cessation d'activité et/ou réhabilitation des sites,
- la conformité des choix d'implantations nouvelles aux documents d'urbanisme.

MODERNISER L'ASSAINISSEMENT

Aujourd'hui, plus de 90 % des logements de l'agglomération sont théoriquement raccordés à un réseau d'assainissement collectif et à une station d'épuration.

Dans quelques zones rurales, l'assainissement demeure «individuel», ce qui reste souvent une excellente solution, dans la mesure où celui-ci est contrôlé par la commune.

Cependant, la qualité des eaux des rivières dans l'agglomération ne s'améliore pas, et ce malgré les investissements lourds réalisés depuis vingt ans et les objectifs de qualité arrêtés dès 1981.

Près de la moitié des stations sont soit défaillantes, soit insuffisantes. A l'exception des stations récentes comme celles de Castanet et Auzeville, aucune ne traite l'azote et le phosphore.

Les eaux de ruissellement dont les taux de toxicité sont connus, ne sont encore traitées nulle part, il faut obligatoirement :

- mettre toutes les stations d'épuration aux normes européennes (niveau 2), et remplacer les stations vétustes,
- établir les cartes d'aptitude des sols à l'assainissement individuel,
- poursuivre l'amélioration de la qualité par la décroissance des rejets industriels,
- développer encore l'intercommunalité à l'échelle des bassins versants par la création de nouveaux collecteurs et branchements intercommunaux destinés à mieux rentabiliser les stations d'épuration.

GERER LES EAUX PLUVIALES

L'accroissement du ruissellement des eaux de pluies à la suite de l'urbanisation des bassins versants de l'agglomération est insuffisamment pris en compte. Selon l'article 35, de la Loi sur l'Eau, il appartient aux communes ou leurs groupements, de délimiter les zones où des mesures doivent être prises pour limiter l'imperméabilisation, prévoir des installations de collecte, de stockage des eaux pluviales.

Une véritable politique intercommunale à l'échelle de bassin versant doit être initiée.

LES GRANDS PROJETS D'INTERET METROPOLITAIN

LES VOCATIONS INTERNATIONALES ET LES POLES D'EXCELLENCE

■ Conforter, renforcer et diversifier :

- les pôles aéronautique, spatial et électronique,
- le pôle universitaire européen,
- les nouveaux domaines en émergence et notamment les bio-technologies, les activités liées à la santé, le tourisme et «l'industrie du savoir».

LES COMMUNICATIONS ET LE «MAILLAGE» EUROPEEN

■ Achever, moderniser, réserver ou réaliser :

- l'axe médian européen : Madrid, Toulouse, Lyon,
- une liaison directe vers Barcelone par les tunnels du Puymorens et de Cadi,
- le T.G.V. Midi-Pyrénées de Bordeaux à Narbonne et prioritairement le branchement sur l'axe méditerranéen,
- l'étoile autoroutière régionale et un grand contournement de l'agglomération,
- l'étoile ferroviaire régionale (T.E.R.),
- l'aéroport de Toulouse-Blagnac,
- un deuxième site aéroportuaire pour le très long terme,
- la plate-forme multimodale de fret de Castelnau d'Estrétefonds,
- un téléport international pour un réseau de communications électroniques performant.

L'ATTRACTIVITE ET LA QUALITE URBAINE

■ Développer, réaliser :

- un réseau de voiries d'agglomération pour desservir l'aire métropolitaine,
- un réseau de transports collectifs performant pour le coeur d'agglomération,
- un réseau secondaire identitaire,
- un réseau vert et bleu d'agglomération,
- une politique ambitieuse en faveur de l'agriculture périurbaine, des paysages et de la qualité urbaine,
- des prestations urbaines supérieures (grands équipements culturels, services d'accueil économique).

LA QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT

■ Garantir :

- les ressources en eau,
- le traitement des déchets,
- les réseaux d'assainissement.

CHAPITRE 14

DES MESURES CONSERVATOIRES POUR LE TRES LONG TERME

Le Projet d'Agglomération a fixé un cap pour le très long terme, a défini les “grands projets métropolitains” et l'ensemble des actions à engager à l'horizon du Schéma Directeur ; ces actions concernent aussi bien le développement urbain de nouveaux territoires que la protection et la valorisation des sites à forte valeur collective.

Cependant, certaines tendances d'évolution incitent à un engagement prudent des différents projets et l'adoption de mesures conservatoires pour les besoins des générations futures :

- **des incertitudes** quant à l'évolution de tendances “lourdes” comme la situation économique, l'évolution de l'emploi, le comportement des ménages, leur stratégie patrimoniale, leur mode de vie,
- **des certitudes** aussi sur le vieillissement de la population, la réduction de la taille des ménages, les besoins accrus d'espace pour habiter, mais aussi l'éclatement en cours des agglomérations, renforcée par le raccourcissement des temps de parcours (modernisation des moyens de communication régionaux et interrégionaux) et le “gommage” des distances (développement sans précédent des moyens de télécommunications,...).

Dès lors, la mise en oeuvre du Schéma Directeur sur les sites et territoires considérés comme stratégiques nécessite qu'un phasage global et coordonné de l'ensemble des actions soit proposé à moyen et long terme.

DES FONCTIONS METROPOLITAINES ET DES GRANDS PROJETS A GARANTIR A TRES LONG TERME

Qu'elles concernent **les grandes infrastructures** (contournement d'agglomération, liaison autoroutière, gare et halte T.G.V., nouvelle plate-forme aéroportuaire), **les vocations internationales** (pôle universitaire européen, pôle aéronautique, pôle spatial, pôle santé,...), **les “prestations urbaines” supérieures** (structure d'accueil économique et culturel, modernisation de la cité, image de capitale,...), **ces fonctions métropolitaines doivent être garanties sur le très long terme.**

Ainsi, les territoires-clés d'accueil de ces projets, doivent être protégés même s'ils ne sont pas répertoriés comme “prioritaires”, c'est-à-dire “contractualisables” à l'horizon du Schéma Directeur.

Les territoires stratégiques : ces territoires sont porteurs de projets, quelles qu'en soient l'échelle (métropolitaine ou sectorielle) et la nature (développement urbain ou au contraire protection de site ...).

Des mesures réglementaires de protection devront être prises en amont : d'éventuelles Directives Territoriales d'Aménagement, le Schéma Directeur, les schémas de secteurs et les Plans d'Occupation des Sols en seront les principaux supports.

Il convient en effet de maintenir provisoirement la destination générale des sols dans son état actuel, dans l'attente de procédures pré-opérationnelles qui seront engagées au moment opportun (Zone d'Aménagement Différé, Déclaration d'Utilité Publique, ...).

GARANTIR LA LIBERTE DE CHOIX DES GENERATIONS FUTURES

Le territoire rural doit faire l'objet d'une forte protection car il constitue un ensemble de potentialités de territoires destinées à garantir la liberté de choix des générations futures.

Dans le cadre de l'exercice de planification, il conviendra de respecter les capacités de développement, indiquées sous forme de «pixels» par secteurs et par communes (dans la carte de Destination Générale des Sols), en fonction des perspectives strictes de croissance de l'agglomération, contenues dans le Schéma Directeur et des possibilités objectives de l'agglomération à financer les infrastructures indispensables.

Aussi, dans un souci d'économie générale des potentialités indiquées par la carte de Destination générale des sols, il sera nécessaire de mettre en place un dispositif de gestion économe des sols dans l'espace et dans le temps.

La situation de ces territoires à projet pourra être examinée secteur par secteur, selon les besoins et la nature du développement de l'agglomération (infrastructures primaires), à la demande des différentes structures intercommunales et collectivités locales compétentes en matière d'aménagement et de gestion des territoires (SICOVAL, District du Grand Toulouse, ...) et ce, en étroite partenariat avec la structure qui sera chargée d'assurer la cohérence du développement de l'agglomération.

CHAPITRE 15

UN PLAN STRATEGIQUE A MOYEN TERME

INTRODUCTION

La mise en oeuvre cohérente des différents projets d'intérêt métropolitain exige des investissements publics importants et ciblés, et par conséquent de nombreux arbitrages afin de définir des priorités.

Le Projet d'Agglomération a permis d'évaluer les niveaux d'investissements nécessaires à très long terme, soit environ 33 milliards de francs : 10 à 12 milliards de francs pour les infrastructures routières, 12 à 15 milliards de francs pour le développement des transports en commun, enfin 5 à 8 milliards pour les grands équipements publics de superstructure.

DES INVESTISSEMENTS IMPORTANTS A L'HORIZON 2015 CONTENUS DANS LE SCHEMA DIRECTEUR

L'évaluation financière des projets à réaliser à l'horizon 2015 :

- 6 milliards pour les infrastructures routières,
- 8 à 9 milliards pour les transports collectifs,
- 5 à 8 milliards pour conforter les autres fonctions métropolitaines (vocations internationales, prestations urbaines supérieures, vocation de capitale régionale Grand Sud).

Un investissement de l'ordre de 23 milliards sera nécessaire à l'horizon du Schéma Directeur, soit plus des deux-tiers, au bénéfice des infrastructures de transports (réseau routier et réseau de transports collectifs).

Plus des deux-tiers du montant global seront vraisemblablement à la charge des collectivités territoriales : communes, Etablissements de Coopération Intercommunale, Département, Région.

L'échelle intercommunale ou supra-communale de ces projets impliquera l'émergence de nouvelles structures d'agglomération ou le renforcement des coopérations existantes.

Dans les conditions actuelles, et à comportement d'investissement inchangé, le financement et le montage opérationnel des différents projets d'intérêt métropolitain pourraient s'avérer problématiques ; c'est pourquoi il convient aujourd'hui :

- **de rassembler**, en mobilisant tous les partenaires,
- **d'arbitrer**, en définissant les grandes priorités,
- **de contractualiser**, en établissant un partenariat avec l'Etat et les collectivités territoriales.

1 LES CONDITIONS DE MISE EN OEUVRE DU SCHEMA DIRECTEUR : LE PLAN STRATEGIQUE TOULOUSE METROPOLE

DEFINIR DES PRIORITES

L'ampleur de la multiplicité des projets à développer nécessite une mobilisation de tous les partenaires, mais cette condition n'est pas suffisante.

Le financement des projets d'intérêt métropolitain, qui imposera la globalisation des capacités de financement actuelles, nécessite également la recherche de nouvelles ressources et des arbitrages dans les programmations.

Dans le cadre de la mise en oeuvre du Schéma Directeur, l'exercice de programmation du Schéma Directeur devra apporter des réponses sur ces points.

MOBILISER TOUS LES PARTENAIRES

La Ville d'aujourd'hui n'est plus sur le plan spatial, celle des décennies précédentes. Le territoire fonctionnel de la ville ne recouvre pas nécessairement les territoires institutionnels.

Pourtant, sur le plan économique et social, il y a nécessité de réduire les déséquilibres et de trouver les solidarités territoriales pour une répartition harmonieuse des équipements (équipements culturels et de loisirs, logements sociaux, ...).

Enfin, sur le plan politique et sociologique, il est impératif de susciter un sentiment d'appartenance des populations à l'agglomération et ainsi éviter un développement désordonné, fort préjudiciable à son bon fonctionnement, à son attractivité, à son positionnement dans la compétition économique.

RENFORCER LES STRUCTURES DE COOPERATION INTERCOMMUNALE

L'agglomération doit nécessairement développer des initiatives et des procédures concertées : seule une véritable mise en commun de ses moyens permettra de passer de l'intention à la réalisation concrète.

Une approche coordonnée des dispositifs d'actions permettra :

- de construire des projets cohérents avec l'ensemble des collectivités territoriales et des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale,
- de réaliser des économies d'échelle significatives et donc de dégager de nouvelles ressources d'investissement,
- de négocier et de contractualiser avec l'Etat et les grands organismes publics ou concessionnaires.

UNE POLITIQUE FONCIERE D'AGGLOMERATION

Les politiques de réservation et d'acquisition foncière développées par les villes de Toulouse et de Colomiers depuis le début des années 1960, par la ville de Blagnac puis par le Sicoval à la fin des années 70 et au début des années 80 ont largement porté leurs fruits, notamment dans le développement de l'Ouest et du Sud-Est toulousains.

Aujourd'hui, l'échelle des projets a changé : qu'il s'agisse de la mise en oeuvre du Programme Local de l'Habitat, du développement des secteurs stratégiques, de la réalisation des grandes infrastructures, de la reconquête des territoires en déclin, de la construction du réseau vert et bleu, de la valorisation des sites naturels, ou encore de la protection des espaces agricoles périurbains, la mise en place de dispositifs d'actions intercommunaux (ou supra-communales), est dans tous les cas nécessaire et impose l'élaboration de plans d'actions foncières sectoriels ou d'agglomération.

La mise en oeuvre du Schéma doit être l'occasion d'une relance de cette politique foncière à partir :

■ **d'objectifs clairs :**

- mobiliser une offre foncière importante à prix modéré susceptible de préserver la compétitivité de l'agglomération par la régulation des marchés,
- anticiper les mutations de certains secteurs en déclin, afin d'assurer, à moyen terme, leur reconversion maîtrisée et équilibrée,
- développer un patrimoine foncier public afin de pouvoir réaliser les grands projets d'agglomération tout en valorisant -ou en préservant- leur "périphérie" par des opérations d'accompagnement ou des mesures conservatoires.

■ **de procédures d'interventions adaptées à chaque projet, selon sa nature et son degré de priorité :**

- Droit de préemption urbain, (D.P.U.),
- Zone d'Aménagement Différé, (Z.A.D.),
- Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.),
- convention de gestion publique, ...

■ **de structures d'agglomération compétentes.**

Dans la mesure où ils sont dotés de compétences en matière d'aménagement, les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale peuvent être à l'initiative de plans intercommunaux d'action foncière.

Ils peuvent également assurer la coordination, le suivi et l'évaluation des actions foncières engagées par différents opérateurs : l'Etablissement lui-même, une ou plusieurs collectivités locales qui le composent, un établissement public foncier ou une Société d'Economie Mixte agissant pour le compte de cet Etablissement.

UNE NOUVELLE POLITIQUE PARTENARIALE AU SERVICE D'UN PLAN STRATEGIQUE «TOULOUSE-METROPOLE»

L'Etat est un partenaire privilégié des structures intercommunales «porteuses» de projets d'intérêt métropolitain.

L'agglomération, représentée par une ou plusieurs structures de coopération intercommunale (District, SICOVAL, ...) devra proposer à l'Etat ainsi qu'à la Région et au Département, un plan stratégique qui définira clairement :

- les objectifs de développement à long terme (charte d'objectifs, ...),
- les actions contractualisables à moyen terme (objectifs, contenu, coût),
- les partenaires contractants,
- les personnes associées et leurs compétences,
- les procédures de planification concernées (D.V.A., P.D.U., ...),
- les procédures de contractualisation concernées (Contrat de Plan, Contrat de Ville, ...).

Et en matière de planification territoriale, celle-ci sera liée :

- au futur Schéma Directeur et, dans ce cadre, à l'élaboration d'un schéma de développement à moyen terme,
- à l'élaboration de schémas de secteur détaillant, pour chaque territoire, les équipements indispensables à leur développement équilibré,
- à la mise en place des différentes politiques urbaines à l'échelle de l'agglomération (politique de l'habitat, lutte contre l'exclusion, promotion économique, schéma de développement universitaire, organisation des déplacements urbains, charte d'écologie urbaine, plans de paysage et d'embellissement, schéma de développement de l'armature commerciale, schéma d'assainissement pluvial,...).

**EN ETABLISSANT LE “QUI FAIT QUOI” DE L’AGGLOMERATION, LE PLAN STRATEGIQUE
DETAILLERA TOUS LES LEVIERS OPERATIONNELS DISPONIBLES AU SERVICE DU
DEVELOPPEMENT METROPOLITAIN ET PREFIGURERA LA MISE EN PLACE D’UNE
VERITABLE POLITIQUE FONCIERE D’AGGLOMERATION.**

2 LES ORIENTATIONS GENERALES POUR L'EXTENSION DE L'URBANISATION : LA NECESSAIRE RECHERCHE DE COMPLEMENTARITE ENTRE URBANISME ET TRANSPORT

Les problèmes de mobilité sont nécessairement à prendre en compte dans les schémas d'aménagement afin de garantir un système de transport adapté aux territoires urbains. La maîtrise du trafic passe par la maîtrise de l'extension urbaine. La ville à «courte distance» avec regroupement des grandes fonctions urbaines (habitat, activités, services) favorise la diminution et la durée des déplacements.

Ainsi, les notions de ville «à portée de main», de ville «intense», de ville mixte, associées aux critères de qualité de vie conduisent à rechercher simultanément :

- **un développement équilibré à l'échelle de chaque secteur** de l'agglomération permettant notamment de contenir les mouvements radiaux pendulaires entre le coeur d'agglomération et la périphérie, **et de construire dans la durée de véritables territoires d'équilibres fondés sur le principe de proximité,**
- **les modes d'urbanisation qui favorisent les déplacements de proximité :** marche à pied, vélo, transports collectifs, au détriment de l'automobile dont le développement est facteur de dilution et de spécialisation urbaine ...
- **la complémentarité entre les différents modes de transport** (V.P., T.C., piétons, cycles, ...) en tenant compte des différents contextes urbains :
 - au coeur de l'agglomération et sur les axes de développement (entrée de ville d'intérêt métropolitain, ...), priorité aux transports en commun,
 - à l'articulation du coeur d'agglomération et des territoires d'équilibres, des pôles d'échanges avec des parcs de rabattement pour les voitures particulières, les bus et les cycles,
 - le long des principaux axes de développement, utilisation du réseau ferré existant avec l'amélioration de la desserte ferroviaire ;

ELABORER UN PLAN DE PHASAGE A MOYEN TERME : LES PROJETS PRIORITAIRES

Les termes de l'article R.122-25 du Code de l'Urbanisme impliquent de prévoir un document cartographique présentant la première phase de réalisation du Schéma Directeur.

Ce plan de phasage indique les projets prioritaires à moyen terme dans la perspective d'un développement équilibré de l'agglomération, tous secteurs confondus. Etant donné les incertitudes d'ordre démographique, économique, voire financier, qui pèsent sur l'évolution de l'agglomération, ce plan de phasage doit être apprécié avec une certaine souplesse, notamment par les maîtres d'ouvrage potentiels des futurs projets. L'objectif recherché est d'obtenir à terme, à l'intérieur de chaque territoire de cohérence, une parfaite adéquation "Urbanisme-Transport" au fur et à mesure du phasage des opérations de développement urbain de ces dits territoires.

Les projets d'infrastructures prioritaires sont pour certains d'entre eux déjà engagés (étude de faisabilité, programmation, financement ou début de réalisation) et constituent le futur engagé ; pour d'autres ils sont à prévoir immédiatement car jugés aujourd'hui indispensables au bon fonctionnement de l'agglomération.

Les grandes voiries d'agglomération

- la réalisation de la déviation de Léguevin (R.N. 124),
- l'achèvement de la voie Arc-en-ciel depuis le Bd. urbain Canal de Saint-Martory jusqu'au Chapitre offrira ainsi une seconde rocade à l'Ouest de l'agglomération déjà fortement urbanisé,

- une première section du Bd. urbain Canal de Saint-Martory (voie du Mirail - R.D. 924), cette voie radiale sera destinée à faciliter les déplacements du secteur Ouest et Sud-Ouest vers le coeur d'agglomération,
- R.D. 902 : renforcement entre Blagnac et Beauzelle,
- l'aménagement partiel de l'échangeur du Palays avec en priorité un bon raccordement de la R.D. 916 sur les rocade Est et Sud, l'aménagement du carrefour Latécoère, la réalisation des deux voiries transversales R.D. 957 (déviation de Castanet) et la voie de l'Agrobiopole permettront d'améliorer sensiblement la circulation dans le secteur Sud-Est,
- la création d'un diffuseur sur la rocade Est au Nord de celui de Montaudran et d'une voie nouvelle, la jonction Est vers Quint-Fonsegrives et St-Orens qui captera le trafic de ce secteur, dont l'essentiel transite sur la R.D. 2 déjà très fréquentée, la R.D. 18 et la R.N. 126,
- le rabattement des flux de la R.D. 2 et de la R.D. 16 sur l'A. 61 à la hauteur de Montgiscard permettra notamment de dévier les véhicules, poids lourds de la traversée des noyaux villageois du secteur Sud-Est (Saint-Orens, Labège, Escalquens, etc ...),
- la réalisation du boulevard urbain Nord, de Toulouse à Bruguières et son raccordement à l'échangeur de Saint Jory,
- raccordement des itinéraires des coteaux sur l'échangeur du Raisin,
- le boulevard urbain du Raisin et l'échangeur du Raisin,
- l'homogénéisation du Bd. urbain Ouest (R.D. 924) qui facilitera les échanges internes à ces secteurs Ouest et Sud-Ouest avec un raccordement sur le Bd. urbain Canal de Saint-Martory,
- la jonction du boulevard urbain ouest (R.D. 924) avec la déviation de Léguevin,
- l'aménagement du réseau secondaire, charpente du développement urbain, et notamment les entrées de ville R.N. 88, R.N. 20, R.D. 632., la réalisation des boulevards urbains de Ginestous, Montaudran, Eisenhower, de Balma Nord, de Cornebarrieu (déviation R.D. 1).

Le réseau de transport collectif

- la ligne B dans son intégralité de la rocade au Nord à la commune de Ramonville,
- le prolongement de la ligne A de Jolimont à Périole,
- le passage à 52 mètres des stations de la ligne A,
- des sites propres partiels ou intégraux, des couloirs réservés, sur certains axes déjà empruntés par les transports en commun (R.D. 2, boulevard urbain Nord, R.N. 88, R.D. 632, Bd. urbain Canal de Saint-Martory, R.N. 113, R.D. 957 : voie de l'Agrobiopôle et R.D. 16),
- amélioration des dessertes ferrées :
 - ligne reliant Colomiers (et éventuellement Pibrac) à la station de métro des Arènes,
 - ligne en direction de Muret avec correspondance à la station de métro Saint-Agne.

La mise en oeuvre des orientations du Schéma Directeur nécessite des arbitrages, dans le temps et dans l'espace, sur la réalisation de grands équipements d'infrastructures de transports ; ainsi ils induiront fortement le phasage des grandes opérations d'urbanisme. Ils supposeront la définition et la mise en oeuvre simultanément des politiques prioritaires d'agglomération, (Dossier de Voirie d'Agglomération et Plan de Déplacements Urbains) et la contractualisation, sur ces bases, des projets d'infrastructures prioritaires (Contrats de Plan, Plans quinquennaux).

ETABLIR LES PRINCIPES DE COHERENCE URBANISME/ TRANSPORT DANS LA PERSPECTIVE D'UNE PLANIFICATION PROGRESSIVE DU DEVELOPPEMENT DE L'AGGLOMERATION

Des territoires de cohérence

Dans cette perspective, il convient :

- de désigner les **projets d'infrastructures prioritaires** à moyen terme, dans la perspective d'un développement équilibré de l'agglomération tous secteurs confondus,
- de repérer **les territoires pour lesquels le phasage du développement urbain est associé à celui des infrastructures de transport qui les desservent** (grande voirie primaire, réseau métro ou T.C.S.P.) et **les structurent** (boulevard urbain avec site prioritaire pour les transports en commun),
- d'identifier **les projets indissociables d'un système de transport collectif ou individuel approprié**,
- de proposer à partir d'une organisation globale des déplacements et du système de transport à l'échelle de l'agglomération, des **séquences de développement de l'urbanisation et des projets de transport**,
- de renseigner les collectivités locales sur les **cohérences indispensables à respecter dans la mise en oeuvre et le suivi du Schéma Directeur** entre urbanisation et réalisation des réseaux de transports.

Un plan de phasage à moyen terme

Le plan de phasage à moyen terme et le principe de cohérence urbanisme/transport définissent les règles du jeu :

Les documents d'urbanisme intermédiaires (P.O.S., Z.A.C.,...) prennent en compte les infrastructures de transports prioritaires (transport collectif ou individuel) associées aux zones de développement urbain, indiquées sur la carte de phasage à moyen terme.

Les territoires de cohérence permettront aux différents partenaires dans le cadre de l'élaboration ou de la révision des documents intermédiaires P.O.S./Z.A.C., d'identifier les usagers potentiels, les bénéficiaires des infrastructures futures, et ainsi éclaireront sur les programmations et les réalisations à définir, en cohérence avec les rythmes de développement des "lieux à projets", contenus dans ces territoires.

Dans l'urbain existant (urbain 1995), et pour les projets de développement mesuré (renforcement des noyaux villageois...) hors territoire de cohérence, et pour 20 % des potentialités de développement en continuité de l'urbanisation existante situées dans les territoires de cohérence, le niveau d'équipement existant est suffisant.

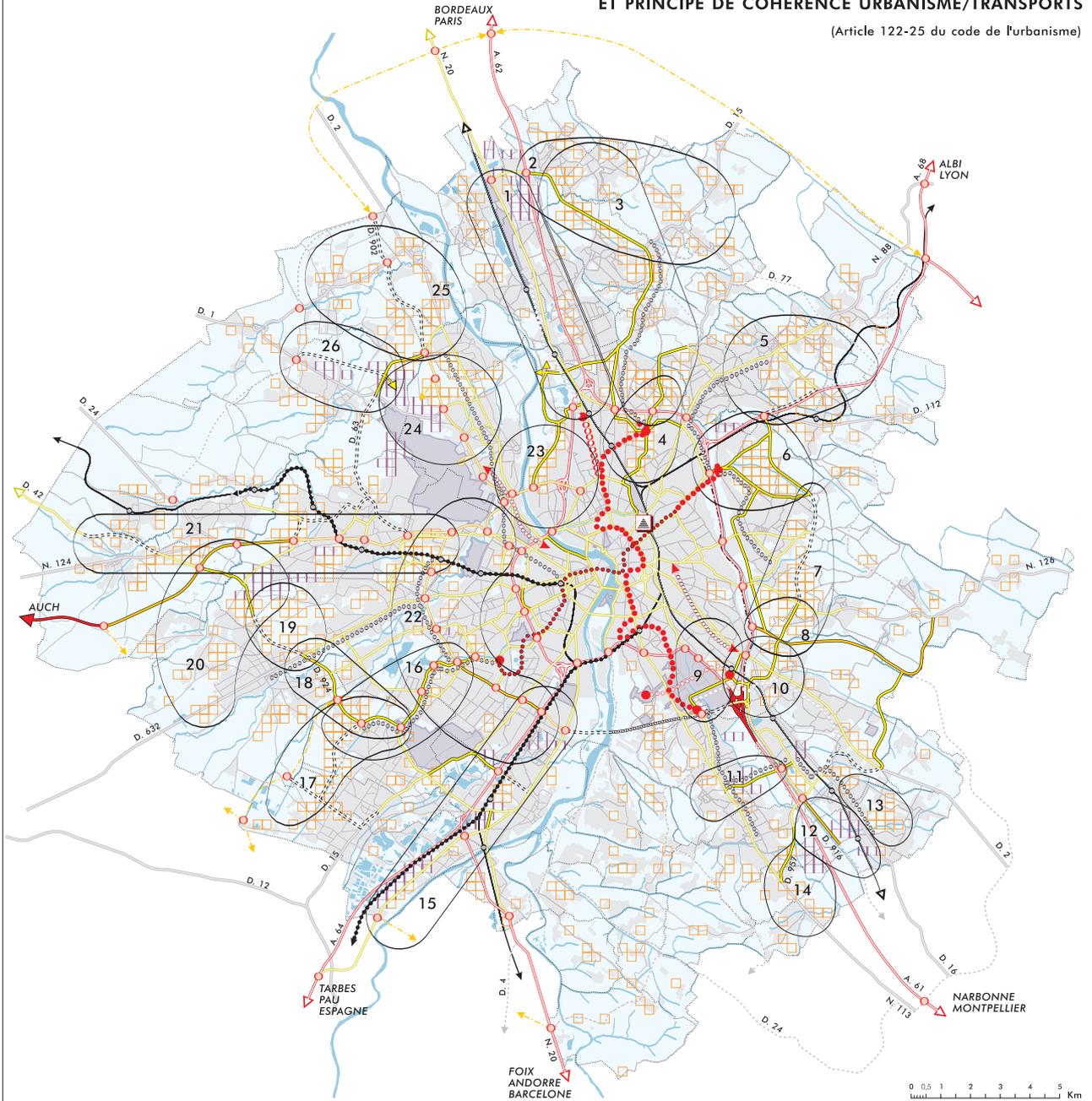
Dans les territoires de cohérence, au delà des 20 % autorisés, les potentialités de développement seront exploitées en parallèle de la programmation ou de la réalisation des infrastructures aptes à en assurer le bon fonctionnement. L'achèvement de l'urbanisation et de ces infrastructures se fera de façon concomitante.

L'objectif in fine étant la construction de territoires maillés et fonctionnels.

IL S'AGIT D'UNE BASE JURIDIQUE CONTRACTUELLE DE GESTION DES DIFFERENTS DOCUMENTS D'URBANISME, SUSCEPTIBLE DE GARANTIR LA COHERENCE ENTRE LES GRANDS EQUILIBRES D'AGGLOMERATION ET LES PROJETS COMMUNAUX OU SECTORIELS. CECI CONSTITUE UN DES OUTILS DE TRAVAIL DU S.M.E.A.T. DURANT LA PHASE DE MISE EN OEUVRE DU SCHEMA DIRECTEUR.

PLAN DE PHASAGE A MOYEN TERME ET PRINCIPE DE COHERENCE URBANISME/TRANSPORTS

(Article 122-25 du code de l'urbanisme)



LES VOIRIES

- Existant
- Projets ou renforcement d'itinéraires prioritaires à moyen terme
- Projets ou renforcement d'itinéraires à long terme
- Projet de tunnel routier à long terme (tracé de principe)
- Itinéraires à préserver (Voies de liaison à long terme - au delà du Schéma Directeur)
- Itinéraire à préserver (Voie ferrée)
- Amélioration et complément des itinéraires existants
- Autres voies principales existantes
- Point d'échange

LES TRANSPORTS EN COMMUN

- Métro
- Ligne existante renforcée
- Lignes et compléments à moyen terme
- Extensions ultérieures
- Axe de desserte à très long terme
- T.C.S.P.
- T.C.S.P. Projet prioritaire
- T.C.S.P. Projet à long terme

- Voie ferrée

- Lignes et gares S.N.C.F.
- Amélioration desserte ferrée périurbaine
- Projet d'itinéraire ferré
- Ligne T.G.V. aménagée
- Gare T.G.V.

LES COMPLEMENTARITES

- Les territoires du développement mixte
- Les territoires du développement économique majeur
- Territoire de cohérence urbanisme / transport

© A.U.A.T. Décembre 1998

Ces territoires figurés sur la carte (p.247) illustrent le principe de complémentarité urbanisme/transport et renseignent sur les cohérences à organiser entre les potentialités de développement et la réalisation dans le temps des infrastructures de transport.

SECTEUR NORD-EST

LES TERRITOIRES DE COHERENCE	LES INFRASTRUCTURES ASSOCIEES
<p>1. Recomposition de l'axe R.N. 20 Nord Porte urbaine de Paris (Toulouse : Lalande-Sesquières, Fenouillet)</p>	<p><i>T.C.</i> : ▪ Ligne B et son prolongement vers Lalande Nord ▪ Pôle d'échange intermodal à Porte urbaine de Paris <i>VOIRIE</i> : ▪ Liaison R.N. 20 Nord / R.D. 902</p>
<p>2. Les coteaux Nord (Bruguères, Gratentour, Pechbonnieu, Montberon, Saint-Loup Cammas)</p>	<p><i>VOIRIE</i> : ▪ Le raccordement du boulevard urbain Nord sur A. 62 à l'échangeur de Saint-Jory (*)</p>
<p>3. La plaine versant Ouest des coteaux (Castelginest, Fonbeauzard, Aucamville, Launaguet)</p>	<p><i>T.C.</i> : ▪ Transports en Commun en Site Prioritaire sur Boulevard Urbain Nord (*) <i>VOIRIE</i> : ▪ Boulevard Urbain Nord (*) ▪ Raccordement itinéraires de coteaux sur échangeur du Raisin</p>
<p>4. La Plaine Sud (Toulouse, Launaguet)</p>	<p><i>T.C.</i> : ▪ Ligne B : prolongement vers Borderouge (*) <i>VOIRIE</i> : ▪ Echangeur du Raisin (*) ▪ Voie du Raisin (*)</p>

SECTEUR EST

LES TERRITOIRES DE COHERENCE	LES INFRASTRUCTURES ASSOCIEES
<p>5. Les coteaux Est (Saint-Jean , Rouffiac-Tolosan)</p>	<p><i>T.C.</i> : ▪ Transport en Commun en Site Prioritaire sur la R.N. 88 (*) <i>VOIRIE</i> : ▪ Liaison R.N. 88 / A. 68</p>
<p>6. Porte urbaine de Lyon (Toulouse Gramont / Périole-L'Union-Balma Nord)</p>	<p><i>T.C.</i> : ▪ Prolongement ligne A à Périole (*) ▪ Transport en Commun en Site Prioritaire R.N. 88 (*) <i>VOIRIE</i> : ▪ Boulevards urbains structurants (Balma) (*)</p>
<p>7. Les Balcons de l'Est (Balma)</p>	<p><i>VOIRIE</i> : ▪ Boulevard urbain Nord-Sud (Balma) ▪ Nouvel échangeur sur Rocade Est (*)</p>
<p>8. Balma Sud</p>	<p><i>VOIRIE</i> : ▪ Nouvel échangeur sur Rocade Est (*) ▪ Jonction Est vers Quint-Fonsegrives (*)</p>

(*) projets prioritaires Cf. p243-244

SECTEUR SUD-EST

LES TERRITOIRES DE COHERENCE	LES INFRASTRUCTURES ASSOCIEES
9. Porte urbaine de Narbonne (Montaudran / Rangueil / Ramonville)	<i>T.C.</i> : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ligne B jusqu'à Ramonville (*) ▪ Prolongement vers Montaudran et Rangueil <i>VOIRIE</i> : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aménagement carrefour de Latécoère (*) ▪ Boulevard urbain structurant (Montaudran) (*)
10. Plaine de l'Hers (Montaudran)	<i>T.C.</i> : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Transport en Commun en Site Propre depuis le terminus ligne B jusqu'à la R.D. 916 <i>VOIRIE</i> : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Boulevard urbain Montaudran R.D. 916 - R.D. 2 (*) ▪ Aménagement du Palays (*)
11. Agrobiopôle	<i>VOIRIE</i> : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Voie de l'Agrobiopôle (*) ▪ Transport en commun (R.N. 113) (*)
12. Plaine de l'Hers (Labège / Castanet)	<i>VOIRIE</i> : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prolongement R.D. 916 (*)
13. Escalquens / Labège	<i>T.C.</i> : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Transport en Commun en Site Propre partiel ou intégral depuis Escalquens jusqu'au terminus de la ligne B (*) <i>VOIRIE</i> : <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1^{ère} tranche de restructuration de l'échangeur du Palays (*)
14. Castanet / Péchabou / Pompertuzat	<i>VOIRIE</i> : <ul style="list-style-type: none"> ▪ R.D. 957 (Déviation de Castanet) (*) ▪ Renforcement de la liaison R.D. 79 vers l'échangeur du Palays

SECTEUR SUD-OUEST

LES TERRITOIRES DE COHERENCE	LES INFRASTRUCTURES ASSOCIEES
15. Revalorisation du secteur R.N. 20 Sud	<i>T.C.</i> : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration desserte ferrée vers Muret (*) <i>VOIRIE</i> : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Réaménagement de la R.N. 20 Sud ▪ Aménagement du boulevard de l'Europe
16. Les territoires autour du Boulevard urbain Canal de Saint-Martory (Cugnaux)	<i>T.C.</i> : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Site propre transports en commun sur Boulevard urbain Canal de Saint-Martory (*) <i>VOIRIE</i> : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Premier tronçon du Boulevard urbain Canal de Saint-Martory (jusqu'à la R.D. 924) (*)
17. Villeneuve - Frouzins	<i>T.C.</i> : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Site propre transports en commun sur Bd. urbain Canal de Saint-Martory <i>VOIRIE</i> : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Boulevard Urbain Saint-Martory (Cugnaux, Villeneuve, Frouzins)

(*) projets prioritaires Cf. p243-244

SECTEUR OUEST

LES TERRITOIRES DE COHERENCE	LES INFRASTRUCTURES ASSOCIEES
18. Plaisance du Touch - Cugnaux	<i>VOIRIE</i> : ■ Boulevard urbain (R.D. 924) et son raccordement sur le boulevard urbain Canal de Saint-Martory (*)
19. Cap Ouest (Sud)	<i>T.C.</i> : ■ Site aménagé sur la R.D. 632 (*) <i>VOIRIE</i> : ■ Boulevard urbain (R.D. 924) jonction avec la R.D. 632
20. Rive droite du Touch - Rive gauche de l'Aussonnelle-Cap Ouest (La Salvetat - Plaisance)	<i>VOIRIE</i> : ■ Boulevard urbain (R.D. 924) section prioritaire depuis la R.N. 124 (*) ■ Déviation de Léguevin (*)
21. Axe R.N. 124 (Toulouse, Colomiers)	<i>T.C.</i> : ■ Amélioration de la ligne ferrée vers Colomiers / Pibrac (*) <i>VOIRIE</i> : ■ Déviation de Léguevin (*) ■ Retraitement de la R.N. 124 (*) ■ Réaménagement de la R.D. 63 de Colomiers à Cornebarrieu
22. Portes urbaines d'Auch et d'Espagne (St-Martin du Touch - Basso-Cambo - Chapitre)	<i>T.C.</i> : ■ Pôle d'échange intermodal (Porte d'Auch) ■ Rabattement sur gare S.N.C.F. de Saint-Martin du Touch (*) <i>VOIRIE</i> : ■ Achèvement de la Voie Arc en Ciel (*) ■ Aménagement du boulevard Eisenhower (*)

SECTEUR NORD-OUEST

LES TERRITOIRES DE COHERENCE	LES INFRASTRUCTURES ASSOCIEES
23. Ginestous Toulouse	<i>VOIRIE</i> : ■ Boulevard urbain structurant (*)
24. Blagnac Constellation (Sud)	<i>VOIRIE</i> : ■ Renforcement de la R.D. 902 jusqu'à l'échangeur de Beauzelle (*)
25. Blagnac Constellation (Nord)	<i>T.C.</i> : ■ Transport en Commun prioritaire sur la R.D. 2 Toulouse/Blagnac/Beauzelle (*) <i>VOIRIE</i> : ■ Prolongement R.D. 902 jusqu'à la R.D. 64 ■ Réaménagement R.D. 63 de Cornebarrieu à Beauzelle ■ Déviation de la R.D. 1 (*) (la section prioritaire)
26. Blagnac Constellation (Ouest)	<i>VOIRIE</i> : ■ Déviation de la R.D. 1 Section prioritaire (*)

(*) projets prioritaires Cf. p243-244

CHAPITRE 16

UNE PLANIFICATION CONTINUE AU SERVICE DES GRANDS DECIDEURS

1 UN DISPOSITIF INSTITUTIONNEL A GEOMETRIE VARIABLE

L'ambition exprimée par le S.M.E.A.T. de préparer l'agglomération toulousaine aux grands défis économiques et sociaux du XXIème siècle, de lui garantir un développement équilibré et "durable", en totale complémentarité avec son aire métropolitaine large, et de promouvoir dans ce cadre la construction d'une Région-Métropole attractive, solidaire et bien positionnée dans l'Europe, nécessite aujourd'hui que s'engage une réflexion sur le pilotage institutionnel de l'agglomération, ainsi que sur les moyens et les outils techniques à constituer.

UN FONCTIONNEMENT D'AGGLOMERATION COMPLEXE...

L'image de l'agglomération toulousaine reste complexe, et ce malgré l'émergence récente de plusieurs structures de coopération intercommunale. Les études et les réflexions du S.M.E.A.T. portant sur la solidarité intercommunale ou le "portage" des grands projets d'intérêt métropolitain mettent en avant la faiblesse de l'organisation institutionnelle actuelle de l'agglomération toulousaine aussi bien au niveau des secteurs qu'au niveau de l'agglomération ou de l'aire métropolitaine.

Un morcellement communal et une histoire urbaine jusqu'ici peu propices à l'émergence d'une structure d'agglomération forte

La métropole régionale se distingue à plusieurs titres des agglomérations françaises et européennes de taille comparable :

- un morcellement communal hérité de l'histoire et des situations locales très contrastées qui confèrent à la ville-centre un positionnement fort dans l'agglomération (12 000 hectares, 358 000 habitants et 225 000 emplois en 1990).
- un territoire métropolitain qui, jusque dans les années 60, n'intègre que la seule ville-centre, avant de connaître en trois décennies (avec l'essor des villes de première couronne) un triplement de son aire urbanisée.

La nécessité d'une approche intercommunale des enjeux métropolitains est donc récente comparativement à l'histoire urbaine de Toulouse.

Une multiplicité de structures et une superposition de compétences territoriales font de l'agglomération toulousaine une entité peu lisible, de grande complexité et difficile à diriger.

En effet, parallèlement aux grands niveaux institutionnels (communes, Département, Région, Etat), on recense aujourd'hui dans l'agglomération plus de 80 syndicats intercommunaux de taille et d'objet variables, auxquels il convient d'ajouter plusieurs structures de coopération intercommunale à vocation multiple, existantes ou en émergence :

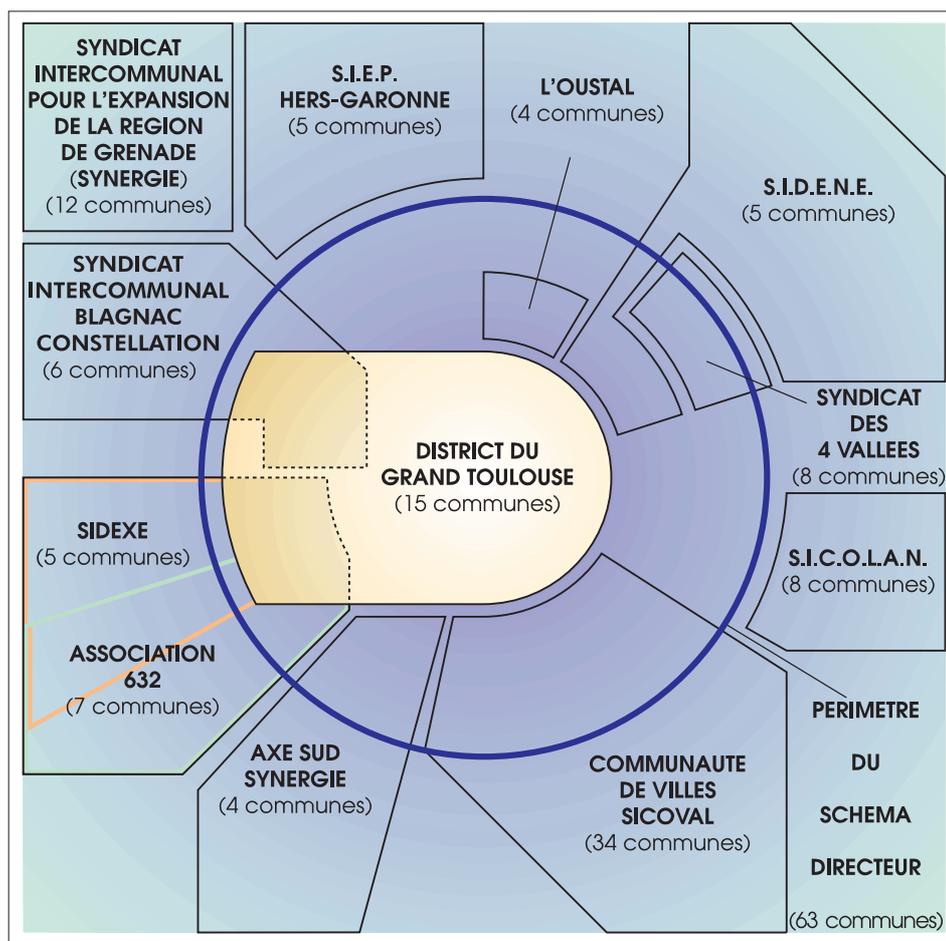
- le District du Grand Toulouse (15 communes, plus de 500 000 habitants), créé en décembre 1992,
- la Communauté de Villes du SICOVAL (34 communes du Sud-Est, 47 000 habitants) constituée en novembre 1992, sur les fondements d'un Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple créé en 1975. Celle-ci est devenue Communauté de Villes en 1996, avec l'adjonction d'une nouvelle commune de première couronne : Ramonville Saint-Agne.

- le S.M.T.C. ⁽¹⁾,
- le S.I.E.A.N.A.T. ⁽²⁾,
- le S.E.A.A.T. ⁽³⁾,

et de nombreuses fédérations de communes aux statuts et compétences divers :

- le Syndicat des Coteaux Nord L'OUSTAL (4 communes)
- le Syndicat du Nord-Est SIDENE (6 communes)
- le Syndicat des "Quatre Vallées" (8 communes)
- le Syndicat des Coteaux de Lanta SICOLAN (8 communes)
- le Syndicat Synergie Axe Sud (4 communes du Sud-Ouest)
- le Syndicat Intercommunal
pour l'Expansion de la Région de Grenade SYNERGIE (12 communes)
- le Syndicat SIDEXE (4 communes de l'Ouest toulousain)
- le Syndicat Mixte de l'Eurocentre (4 communes du Nord,
le Département et la Région)
- Syndicat Intercommunal "Blagnac Constellation" (6 communes du Nord-Ouest)

soit, actuellement, plus d'une dizaine de structures intercommunales concernant une centaine de communes réparties pour moitié à l'intérieur du périmètre du Schéma Directeur, et dont les territoires et les compétences se superposent ; ces structures pourraient prendre des formes institutionnelles plus fortes.



Les structures intercommunales

⁽¹⁾ : Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine
⁽²⁾ : Syndicat Intercommunal d'Etudes pour l'Accueil des Nomades dans l'Agglomération Toulousaine
⁽³⁾ : Syndicat Mixte d'Etude des Problèmes d'Assainissement de l'Agglomération Toulousaine.

Un bassin de vie en plein développement, difficile à organiser

Sous l'effet conjugué de l'amélioration des transports régionaux et de la mobilité croissante des ménages, ce bassin de vie se développe et dessine une aire métropolitaine large, qui concerne aujourd'hui plus de 160 communes.

A l'horizon 2015, ce bassin de vie intègrera probablement l'espace régional de proximité et son réseau de villes moyennes ; il répondra aux grands enjeux sociaux et urbains et rassemblera ainsi toutes les potentialités territoriales et les grands projets d'une Région-Métropole forte.

2 VERS DES COOPERATIONS D'OBJECTIFS ENTRE LES DIFFERENTS ACTEURS INSTITUTIONNELS

LA MISE EN PLACE D'UN "PILOTAGE D'AGGLOMERATION"

La compétition économique, la maîtrise du développement urbain, l'ambition d'un cadre de vie de qualité, les grands défis sociaux justifient aujourd'hui un renforcement de la coopération intercommunale et la mise en cohérence des politiques et des actions de l'Etat, de la Région et du Département sur l'agglomération.

Cela impliquera :

- de clarifier le rôle et les compétences des différentes collectivités publiques afin de renforcer leurs responsabilités et d'accroître leur efficacité tout en simplifiant les dispositifs de décision,
- de rechercher une meilleure répartition des compétences entre les différentes structures intercommunales et le niveau communal,
- de construire de nouvelles coopérations au service d'objectifs et de politiques d'agglomération ciblées. Dans ce cadre :
 - la gestion des espaces naturels et agricoles,
 - la construction des grandes infrastructures,
 - le développement d'une politique de transports publics volontariste,
 - la gestion de l'eau,
 - le développement des projets stratégiques d'intérêt métropolitain
 sont autant de dossiers qui nécessitent aujourd'hui l'émergence de coopérations d'objectifs (réalisation et gestion d'équipements),
- de mettre en place une structure de concertation entre les grands décideurs publics qui devront demain travailler ensemble sur la concrétisation des projets d'intérêt métropolitain.

LA PRISE EN COMPTE DE L'AIRE METROPOLITAINE ET DE L'ESPACE REGIONAL DE PROXIMITE

Il est nécessaire de mettre en place une structure de concertation et d'échange au niveau de l'aire métropolitaine et de l'espace régional de proximité, ceci afin d'aborder l'ensemble des sujets de préoccupation et des dossiers communs (équilibres démographiques, transports inter-régionaux, T.G.V., nouvelle plate-forme aéroportuaire, grands équipements d'intérêt métropolitain, complémentarité dans la diversification économique, promotion économique et culturelle, ...).

LE RENFORCEMENT DE LA METROPOLE TOULOUSAINNE DANS LE GRAND SUD-OUEST EUROPEEN

La volonté de conférer à la métropole toulousaine une position forte sur la scène régionale, nationale et internationale rend nécessaire l'appartenance à des structures de coopération de niveau supérieur, afin :

- de conforter son rayonnement, son attractivité et sa notoriété dans les domaines économique et culturel,
- d'être présent dans les grands débats publics et être identifié comme un partenaire obligé des pouvoirs publics (Etat, C.E.E., ...), dans la programmation des actions de développement du territoire,
- de développer des formes de représentation, de promotion et de défense des intérêts métropolitains.

Le développement de ces coopérations à l'échelle européenne (réseaux eurocités, programmes européens spécifiques), régionale (Région-Métropole) ou macro-régionale (réseau C 6 par exemple, ...) est indispensable, à l'heure où les métropoles sont inéluctablement entraînées dans une compétition internationale qui les oblige à valoriser leurs différences et à renforcer leur identité.

3 POUR UN SUIVI ACTIF DU DEVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION

Si le **Projet d'Agglomération** affiche une ambition, des intentions à partager avec l'ensemble des acteurs de la ville, le **Schéma Directeur** traduit spatialement les orientations stratégiques du Projet d'Agglomération sur le territoire pertinent du S.M.E.A.T., et énonce les moyens de sa mise en oeuvre avec notamment la mise en place d'un **véritable dispositif institutionnel et réglementaire pour une planification continue**.

Ce concept séduisant s'appuie clairement sur trois actes indissociables :

- **la définition des conditions et des moyens nécessaires à la mise en oeuvre du projet** ; cela passera par l'engagement des différentes collectivités publiques (à court et moyen terme) dans **la contractualisation des politiques prioritaires d'agglomération** affichées dans le Projet d'Agglomération et contributives de sa mise en oeuvre :

- Programmes Locaux de l'Habitat,
- charte qualitative du développement et du cadre de vie,
- projets stratégiques et grands équipements d'intérêt métropolitain,
- Plan Vert et charte de l'écologie urbaine,
- charte de développement de l'armature commerciale,
- Plan des Déplacements Urbains,
- Dossier de Voirie d'Agglomération,
- charte des paysages,
- Schéma Directeur d'Assainissement,
- Schéma Directeur Pluvial (S.A.G.E. / Bassins versants),

- **la gestion des procédures de planification**

Plans d'Occupation des Sols, Zones d'Aménagement Concerté, devront être compatibles avec le Schéma Directeur et ses documents internes, notamment les schémas de secteurs. La révision des Plans d'Occupation des Sols, à partir de 1998, dès l'approbation du Schéma Directeur, devra intégrer les projets communaux prioritaires programmés à cinq ou huit ans, en cohérence avec les lieux à projets définis dans le Schéma Directeur, la Carte Plan de phasage à moyen terme constituant à cet égard, un des outils de suivi du développement dans le temps et dans l'espace.

■ **la mise en place des moyens techniques** susceptibles de suivre, d'observer et d'évaluer les actions programmées et les projets engagés, tout en poursuivant la réflexion prospective, afin de proposer des ajustements ou des phasages dans le développement de l'agglomération :

- **Un observatoire urbain d'agglomération** pourrait remplir de tels objectifs et ainsi :
 - assurer une veille active sur l'évolution des territoires (agglomération, secteurs à projets, groupement de communes),
 - évaluer les politiques pour une réelle prospective à partir des différents enjeux, définis dans le Schéma Directeur, à savoir la consommation, la spécialisation des espaces, l'habitat et les notions de mixité et de diversité sociale, l'accueil économique (évolution des emplois, entreprises, commerces), la répartition de la croissance démographique, la qualité urbaine (espaces verts protégés, espaces verts aménagés, équipements d'agglomération, services),
 - appréhender les tendances lourdes ; données macro-économiques, évolution des politiques publiques, nationales ou européennes, des comportements et modes de vie, qui pèseront sur le développement local.

Cet outil établirait le lien essentiel entre l'observation des politiques sectorielles (habitat, environnement, ...) et les territoires sur lesquels celles-ci sont mises en oeuvre (agglomération et secteurs géographiques).

- **Un séminaire permanent de la qualité urbaine** organisé autour des Commissions thématiques et territoriales du S.M.E.A.T. serait le lieu d'information, d'animation des acteurs publics, Etat et collectivités territoriales, milieu de la recherche urbaine, institutions privées. Ce lieu de débat et de confrontation, d'une culture partagée serait ouvert aux universitaires, experts, professionnels, dans le cadre de rencontres thématiques, de journées d'études.

4 UN OUTIL DE PLANIFICATION CONTINUE AU SERVICE DES GRANDS DECIDEURS

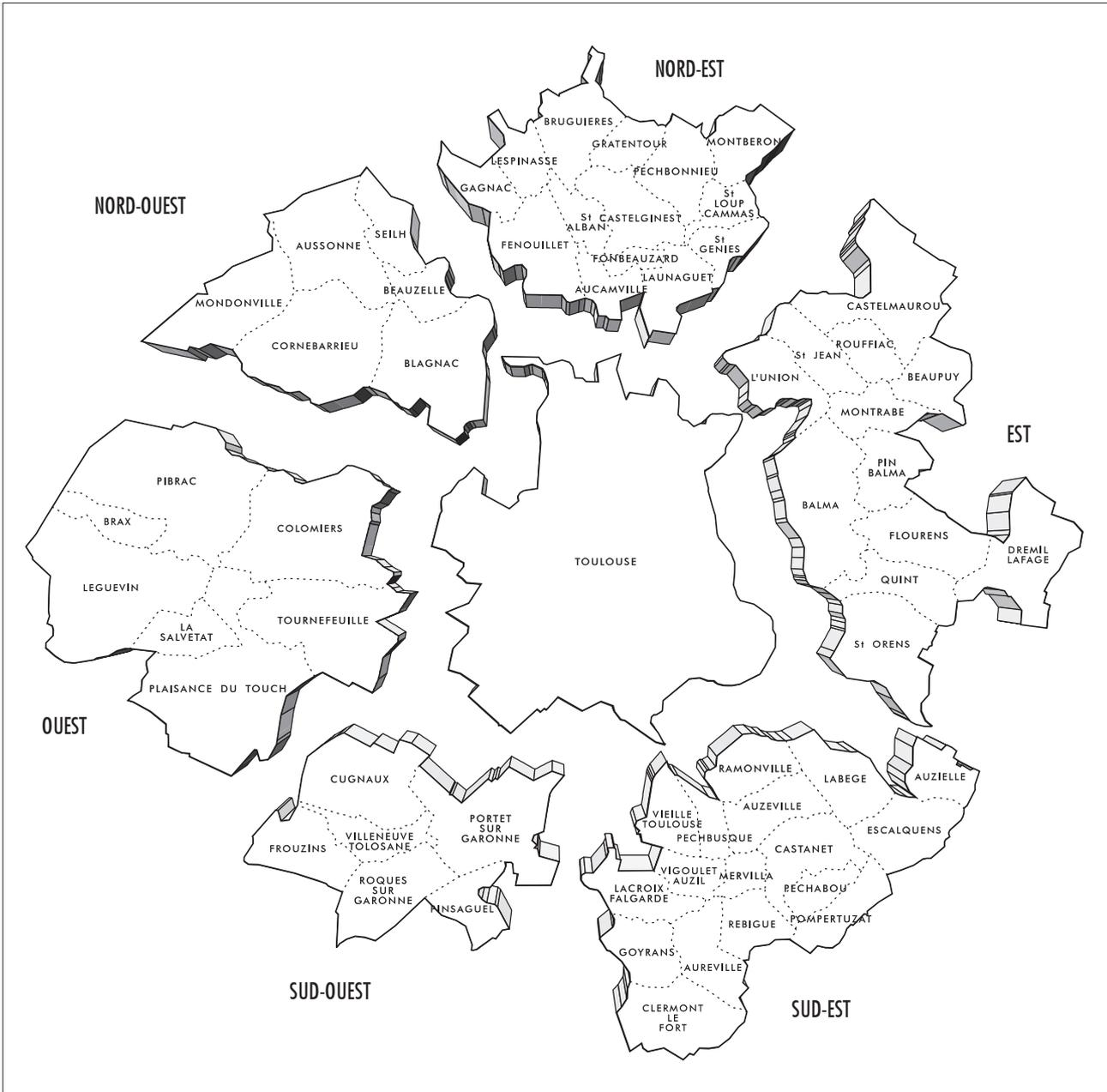
Le Schéma Directeur de l'agglomération toulousaine traduit :

- l'ambition d'une Région-Métropole avec une vocation pour chaque territoire,
- un développement qualitatif au service d'une solidarité régionale, dans le respect des grands équilibres.

Il faudra pour cela **que des “passerelles” soient jetées entre les différentes fédérations de communes** ; ce sera une tâche difficile, mais sans commune mesure avec la situation précédente, où les villes développaient au fil de l'eau des stratégies “concurrentes”, voire contradictoires.

En effet, qui construira les nouvelles voiries, réhabilitera les entrées de ville et aménagera les grands espaces de nature de l'agglomération ? Qui “pilote” les grands projets métropolitains et mettra en oeuvre une politique cohérente des déplacements ?

Au service des différentes fédérations de communes (District, Communauté de Communes, Syndicats intercommunaux,...), le S.M.E.A.T. peut demain devenir la structure de “veille” et de suivi actif des évolutions de la Métropole Toulousaine, l'outil technique institutionnel de pilotage d'une PLANIFICATION EN CONTINU.



Les secteurs du Schéma directeur

LISTE DES COMMUNES COMPRISES DANS LE PERIMETRE DU SCHEMA DIRECTEUR

AUCAMVILLE	BALMA
AUREVILLE ⁽¹⁾	BEAUPUY
AUSSONNE	BEAUZELLE
AUZEVILLE-TOLOSANE ⁽¹⁾	BLAGNAC
AUZIELLE ⁽¹⁾	BRAX
BRUGUIERES	COLOMIERS
CASTANET-TOLOSAN ⁽¹⁾	CORNEBARRIEU
CASTELGINEST	CUGNAUX
CASTELMAUROU	DREMIL-LAFAGE
CLERMONT-LE-FORT ⁽¹⁾	ESCALQUENS ⁽¹⁾
FENOUILLET	GOYRANS
FLOURENS	GRATENTOUR
FONBEAUZARD	LABEGE ⁽¹⁾
FROUZINS	LACROIX-FALGARDE ⁽¹⁾
GAGNAC-SUR-GARONNE	LAUNAGUET
LEGUEVIN	MONTRABE
LESPINASSE	PECHABOU ⁽¹⁾
MERVILLA ⁽¹⁾	PECHBONNIEU
MONDONVILLE	PECHBUSQUE ⁽¹⁾
MONTBERON	PIBRAC
PIN-BALMA	QUINT-FONSEGRIVES
PINSAGUEL	RAMONVILLE SAINT-AGNE ⁽¹⁾
PLAISANCE DU TOUCH	REBIGUE ⁽¹⁾
POMPERTUZAT ⁽¹⁾	ROQUES-SUR-GARONNE
PORTET-SUR-GARONNE	ROUFFIAC-TOLOSAN
SAINTE-ALBAN	SAINTE-ORENS DE GAMEVILLE
SAINTE-GENIES BELLEVUE	SEILH
SAINTE-JEAN	TOULOUSE
SAINTE-LOUP CAMMAS	TOURNEFEUILLE
LA SALVETAT SAINTE-GILLES	L'UNION
VIEILLE-TOULOUSE ⁽¹⁾	
VIGOULET-AUZIL ⁽¹⁾	
VILLENEUVE-TOLOSANE	

⁽¹⁾ Membres de la Communauté de Villes du SICOVAL

LE S.M.E.A.T.

LE COMITE SYNDICAL réunit 124 élus délégués des communes composant le Schéma Directeur :

M. Dominique BAUDIS

M. Pierre COHEN

M. Georges BEYNEY

M. Julien ANDRES

M. Bernard ANDREU

M. Michel ARAGON

M. Philippe ARNAUD

M. Roger ATSARIAS

M. Michel AUJOLAT

M. François BAEZA

M. Henri de BANIERES

M. Gérard BAPT

Mme Monique BARBIER

M. Pierre-Alexis BARDIN

M. Louis BARDOU

Mme Jacqueline BAYLE

M. François BEGLIN

Mme Yvette BENAYOUN-NAKACHE

M. Claude BENOIT

M. Christian BILLIERES

M. Jean-Jacques BOLZAN

M. Adrien BONNET

M. Christian BONNET

M. Christian BOUE

Mme Sylviane BOUSQUET

M. Gilles BROQUERE

M. Lucien BRUN

M. Jean CABAL

M. Jean-Lucien CABIROL

M. Gérard CAMPISTRON

M. René CANNIZZO

M. Grégoire CARNEIRO

Mme Maïthé CARSALADE-GAMBLIN

M. Jacques CHABOSI

Mme Josiane CHAPTAL

Mme Michèle CLAUX

Mme Nicole COLIN

M. Jean-Claude COMMENGE

M. Jean-Daniel COTONAT

M. Bernard CUNNAC

Mme Danièle DAMIN

Mme Marie-Claire DANEN

M. Didier DASQUE

M. Richard DEJEAN

M. Charles DENAT

Mme Marie DEQUE

M. Daniel DIAZ

M. Serge DIDIER

M. Jean DIEBOLD

M. Jacques DIFFIS

Mme Chantal DOUNOT-SOBRAQUES

M. André DUCAP

Président du S.M.E.A.T.,

Maire de Toulouse

Vice-Président du S.M.E.A.T.,

Maire de Ramonville Saint-Agne

Secrétaire du S.M.E.A.T.,

Maire de L'Union

Adjoint au Maire de Toulouse

Conseiller Délégué de Toulouse

Adjoint au Maire de Léguevin

Adjoint au Maire de Pinsaguel

Adjoint au Maire de Toulouse

Maire de Cugnaux

Adjoint au Maire de Toulouse

Conseiller Municipal de Drémil-Lafage

Maire de Saint-Jean

Conseiller Délégué de Toulouse

Adjoint au Maire de Saint-Loup Cammas

Maire de Castanet-Tolosan

Adjoint au Maire de Toulouse

Adjoint au Maire de La Salvétat Saint-Gilles

Conseiller Municipal de Toulouse

Maire de Beauzelle

Adjoint au Maire de Lespinasse

Conseiller Délégué de Toulouse

Adjoint au Maire de Frouzins

Conseiller Municipal d'Aucamville

Conseiller Délégué de Toulouse

Conseiller Délégué de Toulouse

Maire de Fenouillet

Conseiller Délégué de Toulouse

Maire de Seilh

Conseiller Délégué de Toulouse

Maire de Mondonville

Conseiller Délégué de Toulouse

Maire de Castelginest

Adjoint au Maire de Toulouse

Maire de Bruguières

Conseiller Délégué de Toulouse

Conseiller Délégué de Toulouse

Conseiller Délégué de Toulouse

Maire de Roques-sur-Garonne

Conseiller Délégué de Toulouse

Maire de Brax

Adjoint au Maire de Toulouse

Conseiller Délégué de Toulouse

Conseiller Délégué de Toulouse

Maire de Pechbonnieu

Conseiller Délégué de Toulouse

Conseiller Délégué de Toulouse

Adjoint au Maire de Launaguet

Conseiller Délégué de Toulouse

Conseiller Délégué de Toulouse

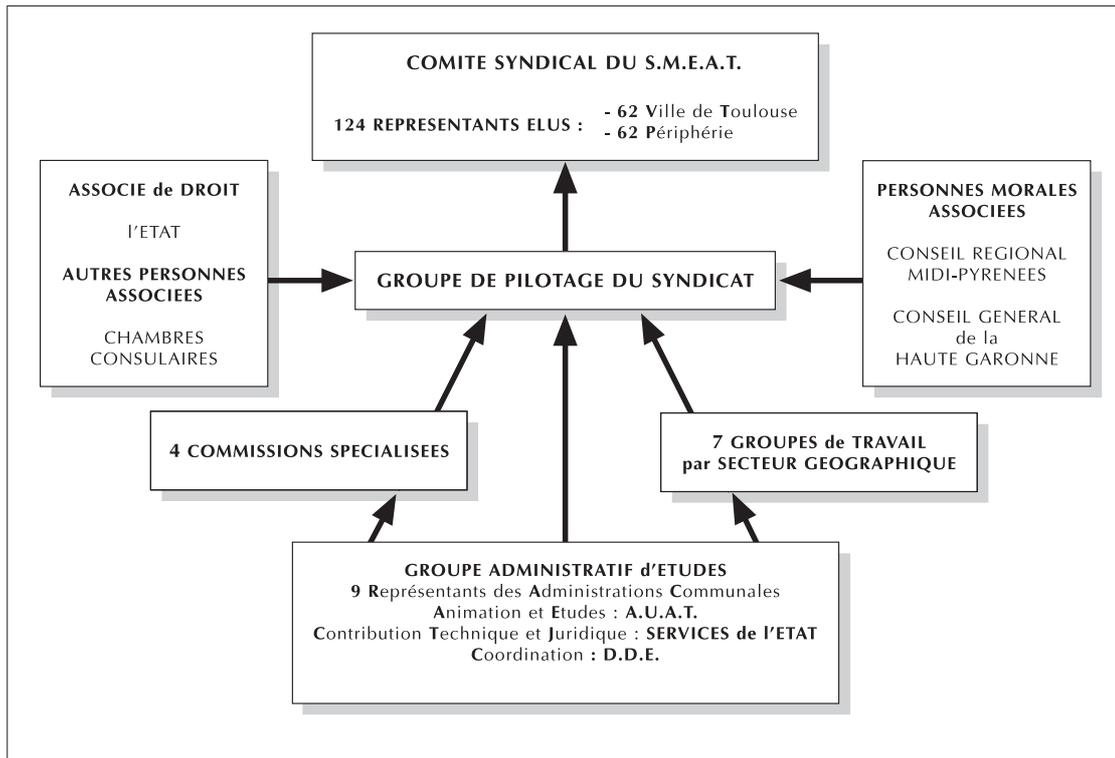
Maire de Pin-Balma

Adjoint au Maire de Toulouse

Conseiller Délégué de Toulouse

M. Claude DUCERT	Président du SICOVAL
M. Philippe DUFETELLE	Adjoint au Maire de Toulouse
Mme Claudette DUMONT	Conseiller Délégué de Toulouse
Mme Gabrielle DURAND	Conseiller Délégué de Toulouse
M. Jean ESCAFFRE	Conseiller Municipal de Portet-sur-Garonne
M. Louis ESCOULA	Maire de Plaisance-du-Touch
M. Jean-Paul ESCUDIER	Conseiller Délégué de Toulouse
M. Xavier ESPIC	Conseiller Municipal d'Aureville
M. Gilles de FALETANS	Maire de Cornebarrieu
M. Maxime FEDOU	Adjoint au Maire de Saint-Géniès Bellevue
M. Alain FILLOLA	Maire de Balma
M. Gérard FOLUS	Conseiller Délégué de Toulouse
M. Gérard FOURE-LABROT	Adjoint au Maire de Toulouse
M. Paul FOURNIE	Adjoint au Maire de St-Orens de Gameville
M. Paul FRANCHINI	Maire de Gratentour
M. Guy FRANCO	Adjoint au Maire de Toulouse
Mme Dominique FREYBURGER	Conseiller Municipal de Beaupuy
M. Jean-Claude GEORGELIN	Maire d'Auzielle
Mme Denise GROC	Conseiller Municipal de Lacroix-Falgarde
M. Guy HERSANT	Adjoint au Maire de Toulouse
M. Bernard KELLER	Maire de Blagnac
M. Djillali LAHIANI	Conseiller Délégué de Toulouse
Mme Annette LAIGNEAU	Conseiller Délégué de Toulouse
Mme Simone LAMBERT	Adjoint au Maire de Toulouse
M. Robert LARTIGUE	Adjoint au Maire de Villeneuve-Tolosane
M. Jean-Michel LATTES	Conseiller Délégué de Toulouse
M. Christian LAVIGNE	Adjoint au Maire de Labège
Mme Marie-Hélène LE DIGABEL	Conseiller Délégué de Toulouse
M. Rémi LEBOUTEILLER	Conseiller Municipal de Péchabou
M. Jean-Pierre LLORET	Adjoint au Maire de Toulouse
M. Robert LOIDI	Conseiller Municipal de Toulouse
M. Jean-Claude LOUGE	Adjoint au Maire de Pibrac
M. Jacques MAISONNIER	Adjoint au Maire de Vieille-Toulouse
M. Maurice MAMY	Adjoint au Maire de Toulouse
Mme Artémisa MARIÉS	Conseiller Municipal de Toulouse
M. Charles MARZIANI	Conseiller Municipal de Toulouse
M. Jean MAUBEC	Adjoint au Maire de Toulouse
M. André MERMET	Adjoint au Maire de Fonbeauzard
Mme Brigitte MICOULEAU	Conseiller Délégué de Toulouse
M. Jean-Jacques MIRASSOU	Conseiller Municipal de Toulouse
M. Jean-Luc MOUDENC	Conseiller Délégué de Toulouse
M. Pierre MOYNET	Maire de Rouffiac-Tolosan
M. Gérard NAON	Conseiller Délégué de Toulouse
M. Louis PAILHAS	Adjoint au Maire de Toulouse
M. Jean-Claude PAIX	Conseiller Délégué de Toulouse
M. Jean-Pierre PLUMENSI	Adjoint au Maire de Goyrans
M. Lucien POUGET	Maire de Castelmaurou
M. Pierre PUEL	Adjoint au Maire de Toulouse
M. Pierre PUJOL	Maire de Gagnac-sur-Garonne
M. Christian RAOUST	Adjoint au Maire de Toulouse
M. Alex RAYMOND	Maire de Colomiers
M. Christian RAYNAL	Conseiller Délégué de Toulouse
M. Claude RAYNAL	Adjoint au Maire de Tournefeuille
Mme Yanne REBESCHINI	Conseiller Délégué de Toulouse
M. Jean-Michel REME	Maire de Vigoulet-Auzil
M. Christian RESPAUD	Adjoint au Maire de Montrabé
M. Roger ROUVIER	Adjoint au Maire de Rebigue
M. Gérard SABATIE	Maire de Pechbusque
M. Roger SCHALLER	Conseiller Délégué de Toulouse
M. Alain SERIEYS	Maire d'Escalquens
M. François SIMON	Conseiller Municipal de Toulouse

M. Michel SOCASAU	Maire d'Aussonne
M. Bernard SOLERA	Maire de Quint-Fonsegrives
M. Francis SOLIER	Maire de Montberon
M. Raymond Roger STRAMARE	Maire de Saint-Alban
M. Jean-Pierre SUSPENE	Maire de Flourens
M. Serge TERRACOL	Conseiller Délégué de Toulouse
M. Michel VALDIGUIE	Adjoint au Maire de Toulouse
M. François-Régis VALETTE	Maire d'Auzeville-Tolosane
M. Jacques VERDANNE	Maire de Pompertuzat
Mme Françoise de VEYRINAS	Adjoint au Maire de Toulouse
M. Pierre VIALLARD	Maire de Mervilla.



Dispositif institutionnel du S.M.E.A.T.

LE GROUPE DE PILOTAGE

Président	M. Dominique BAUDIS
Vice-Président	M. Pierre COHEN
Secrétaire	M. Georges BEYNEY

12 représentants de la ville de Toulouse :

M. Julien ANDRES	Adjoint au Maire
M. Roger ATSARIAS	Adjoint au Maire
Mme Jacqueline BAYLE	Adjoint au Maire
M. Jean-Lucien CABIROL	Conseiller Délégué
M. Jean DIEBOLD	Conseiller Délégué
M. Philippe DUFETELLE	Adjoint au Maire
M. Guy HERSANT	Adjoint au Maire
M. Jean-Michel LATTES	Conseiller Délégué
M. Jean-Luc MOUDENC	Conseiller Délégué
M. Pierre PUEL	Adjoint au Maire
M. Michel VALDIGUIE	Adjoint au Maire
Mme Françoise de VEYRINAS	Adjoint au Maire

12 représentants des communes périphériques :**Secteur Nord-Est :**

M. Daniel DIAZ	Adjoint au Maire de Launaguet
M. Pierre PUJOL	Maire de Gagnac-sur-Garonne

Secteur Est :

M. Gérard BAPT	Maire de Saint-Jean
M. Bernard SOLERA	Maire de Quint-Fonsegrives

Secteur Sud-Est :

M. Claude DUCERT	Président du SICOVAL
M. Louis BARDOU	Maire de Castanet-Tolosan

Secteur Sud-Ouest :

M. Jean-Claude COMMENGE	Maire de Roques-sur-Garonne
M. Michel AUJOULAT	Maire de Cugnaux

Secteur Ouest :

M. Alex RAYMOND	Maire de Colomiers
M. Louis ESCOULA	Maire de Plaisance-du-Touch

Secteur Nord-Ouest :

M. Bernard KELLER	Maire de Blagnac
M. Gilles de FALETANS	Maire de Cornebarrieu

LE GROUPE ADMINISTRATIF D'ETUDES**9 représentants des administrations communales :**

Mme Colette ARRAT	Secrétaire Générale-Mairie de L'Union
M. Bernard BUREL	Secrétaire Général Adjoint-Mairie de Toulouse
M. Michel CHAMBET	Secrétaire Général-Mairie de Colomiers
M. Jean-Louis DURBAS	Directeur Général de l'Urbanisme-Mairie de Toulouse
M. Jean-Claude FERRON	Adjoint Technique-Mairie de Villeneuve
M. Alain GARES	Directeur Général-SICOVAL
Mme Anne-Marie MONTULL	Mairie de Fenouillet
M. Claude MOREAU	Directeur Général des Services Techniques-Mairie de Toulouse
M. Patrick REMY	Secrétaire Général-Mairie de Cornebarrieu

ANIMATION ET ETUDES : A.U.A.T.**sous la direction de :**

Jean-Marc MESQUIDA, Directeur
Charles COMBATALADE, Directeur-Adjoint

et sous la responsabilité de l'Equipe Schéma Directeur :

Clarisse SCHREINER, Chargée d'Etudes Principale,
Bernard LESBATS, Chargé d'Etudes Principal.

avec la collaboration de :

Frédéric BASTIER, Joël BOURGEAISEAU, Eric BOUTELOUP, Sylvie BUGUERET, Michel DENJEAN, Denis DUPUY, Clara FABRE, Christophe HAHUSSEAU, Eric JELEN, Bernard LEROY, Christine MONJON, Danielle SENTENAC,

et l'appui de toute l'équipe de l'Agence d'Urbanisme.

SONT ASSOCIES A LA REVISION DU SCHEMA DIRECTEUR**De droit :**

au titre des Services de l'Etat sous l'autorité de Monsieur le Préfet :

- M. le Directeur Régional de l'Environnement
- M. le Directeur Régional des Affaires Culturelles
- M. le Directeur Régional de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement
- M. le Directeur Régional de l'I.N.S.E.E.
- M. le Directeur Régional de l'Equipement
- M. le Directeur Régional et Interdépartemental de la Santé et de la Solidarité
- M. le Directeur Régional des Voies Navigables de France
- M. le Recteur d'Académie
- M. l'Inspecteur d'Académie de la Haute-Garonne
- M. le Chef du Service Interministériel Régional des Affaires Civiles et Economiques de Défense et de Protection Civile
- M. le Chef du Service Départemental d'Incendie et de Secours
- M. le Secrétaire Général pour les Affaires Régionales
- M. le Directeur de l'Aviation Civile Sud
- M. le Général, Commandant la Région Aérienne Atlantique
- M. le Général, Commandant la Région Militaire de Défense Atlantique
- M. le Colonel, Commandant la Légion de Gendarmerie Départementale de Midi-Pyrénées
- M. le Délégué Général à l'Armement
- M. l'Architecte des Bâtiments de France
- M. le Directeur des Services Fiscaux de la Haute-Garonne
- M. le Directeur Départemental de l'Agriculture et de la Forêt
- M. le Directeur Départemental des Affaires Sanitaires et Sociales
- M. le Directeur Départemental de la Jeunesse et des Sports
- M. le Directeur Départemental du Travail et de l'Emploi
- M. le Directeur Départemental de l'Equipement
- M. le Secrétaire Général pour l'Administration de la Police
- M. le Délégué Régional au Tourisme
- M. le Directeur Régional de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
- M. le Directeur Régional des Douanes
- M. le Chef du Service Interdépartemental de la Haute-Garonne et du Gers de l'Office National des Forêts
- M. le Magistrat délégué à l'Equipement - Cour d'Appel.

Sont également associés :

- M. le Directeur Régional de la S.N.C.F.
- M. le Directeur des Services E.D.F./G.D.F. Pyrénées Gascogne
- M. le Directeur Régional des Télécommunications
- M. le Directeur Départemental des Postes
- M. le Directeur Régional de T.D.F.
- M. le Directeur de l'Agence de l'Eau Adour-Garonne

A leur demande :**le Conseil Régional de Midi-Pyrénées :**

- M. Gustave PLANTADE, Vice-Président
- M. Michel AUJOULAT, Conseiller Régional ;

le Conseil Général de la Haute-Garonne :

- M. Pierre IZARD, Président
- M. Christian JUMEL, Vice-Président, Délégué à l'Urbanisme et au Logement
- M. Jean CASSAN, Vice-Président, Délégué à la Voirie Départementale et Communale ;

la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse

- M. Roland GARRIGOU, Vice-Président
- M. Michel VILLEMUR, Membre associé ;

la Chambre d'Agriculture de la Haute-Garonne

M. Jean de GALARD, Président

M. Jean LAGRAVERE, Président de la Commission Professionnelle d'Agglomération ;

la Chambre des Métiers de la Haute-Garonne

M. Jean DELMAS, Président

M. Pierre PEREZ, Président de l'Union Professionnelle Artisanale ;

et les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale

S.I.D.E.N.E.

Syndicat Intercommunal d'Assainissement du Salhers

Syndicat Intercommunal de Ramassage des O.M. de Drémil-Lafage

Syndicat Intercommunal des Eaux des Coteaux de Castanet

Syndicat Intercommunal de l'Oustal

Syndicat Intercommunal Axe Sud Synergie

Syndicat Intercommunal d'Etudes et de Programmation Hers-Garonne

S.I.E.A.N.A.T.

S. I. pour la création et la gestion de la Base de Loisirs des Quinze Sols

Syndicat Intercommunal pour l'Aménagement Hydraulique de la Seillonne

Syndicat Intercommunal des Eaux de la Montagne Noire

Syndicat Intercommunal des Quatre Vallées

Syndicat Intercommunal SYNERGIE

S.I.V.U. de Développement et d'Expansion Economique (S.I.D.E.X.E.)

S.I.V.U. du Confluent Garonne-Ariège

S.I.V.U. d'Electricité de Grenade

Syndicat Départemental d'Electricité de la Haute-Garonne

S.I.V.U. d'Electricité de Fourquevaux

Syndicat Intercommunal d'Electrification de la région Ouest de Toulouse

S.I.V.O.M. de la Saudrune

S.I.V.O.M. de la Banlieue Ouest de Toulouse

S.I.V.O.M. Région de Grenade

Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine

Syndicat Mixte d'Etudes et de Réalisation de l'Eurocentre de marchandises

Syndicat Mixte d'Etudes et d'Aménagement de la Garonne

District du Grand Toulouse.

Ont été consultées sur proposition du Comité Syndical, les Associations suivantes compétentes en matière d'urbanisme et/ou d'environnement

Union Midi-Pyrénées Nature Environnement (UMINATE)

Union Départementale des Associations Familiales de la Haute-Garonne

Les Toulousains de Toulouse et Amis du Vieux Toulouse

Comité de Défense des Berges de la Garonne et du Centre de Toulouse

Les Amis de la Terre de la région toulousaine Toulouse-Ecologie

Association Toulousaine d'Ecologie

Société archéologique du Midi de la France

Société de Protection de la Nature de la Région Midi-Pyrénées

Mouvement Ecologique Garonne-Lauragais

Union des Comités de Quartier

Union Nationale des Propriétaires Immobiliers

Association pour la Sauvegarde du Patrimoine, la Protection de l'Environnement et l'Amélioration du Cadre de Vie des Toulousains (A.S.P.E.C.T.)

Association Toulouse Propose.

LE FONCTIONNEMENT

Sept groupes de travail territoriaux réunissant élus et techniciens ont été constitués sur la base des différents secteurs géographiques.

Quatre groupes de travail thématiques, les Commissions Spécialisées, réunissant également élus et techniciens, ont permis d'enrichir la réflexion sur l'agglomération.

Commission 1 Aménagement du territoire, du cadre de vie et de l'environnement :

Président : M. Louis ESCOULA^(*)

Commission 2 Fonctions métropolitaines et développement économique

Président : M. Michel VALDIGUIE

Commission 3 Equilibres sociaux et développement urbain

Président : Mme Françoise de VEYRINAS

Commission 4 Infrastructures et réseaux

Président : M. Gérard BAPT

Ont également été invités à participer aux travaux des quatre Commissions, de nombreuses personnes publiques, administrations, experts et bureaux d'études.

Commission 1 : Aménagement du territoire, du cadre de vie et de l'environnement

A.D.A.S.E.A., A.R.P.E. Midi-Pyrénées, Association Départementale de l'Horticulture, Association Régionale pour l'Environnement, C.A.U.E., Chambre Régionale d'Agriculture, C.N.A.S.E.A. S.A.F.E.R. - G.H.L.

et à titre d'experts :

M. PELLECUER, Chambre Régionale d'Agriculture Rhône-Alpes,
Réseau ARELY (pour l'Agriculture de la Région lyonnaise)
M. BONNEFOY, Directeur de l'ADAYG (pour le Développement
de l'Agriculture dans l'Y grenoblois)

Commission 2 : Fonctions métropolitaines et développement économique

Sur le thème de la Formation :

ADERMIP, A.F.P.A., A.N.P.E., C.N.E.S., Euresas, Fédération Régionale du Bâtiment, Fédespace, F.I.A.S., G.D.T.A., G.R.E.T.A., I.N.R.A., S.E.M. Technopole, SEMIDIAS, les Ecoles et Instituts de Formation (Ecole Nationale de l'Aviation Civile, Ecole Nationale de la Météorologie, E.N.S.A.E., E.N.S.I.C.A., Ecole Supérieure d'Agriculture de Purpan, Ecole Supérieure de Commerce, I.N.P.T., I.N.S.A., Lycée Polyvalent International de Colomiers), les Universités de Paul Sabatier, des Sciences Sociales Toulouse I, de Toulouse Le Mirail, ...

Sur le thème de l'Industrie du Savoir :

Airbus Industrie, Airbus Training, C.E.S.R., C.N.E.S., G.D.T.A., L.A.A.S., Spot Image ...

Sur le thème de la Santé :

F.E.H.A.P., Midi-Valeur, Mutuelle du Rempart, Syndicat Régional des Maisons de Santé Privées de la Région Midi-Pyrénées, les hôpitaux Joseph Ducuing, Hôtel-Dieu Saint-Jacques...

^(*) M. Claude Ducert a assuré la présidence de la commission 1 jusqu'en Mars 1996

Sur le thème du Commerce :

Les grandes enseignes commerciales de l'agglomération.

Commission 3 : Equilibres sociaux et développement urbain

Conseil Economique et Social, Groupement Départemental H.L.M.

et à titre d'experts :

M. Jean-Paul LACAZE, Ingénieur des Ponts et Chaussées

Mme Marie-Christine JAILLET, C.N.R.S., Professeur à l'Université de Toulouse/Le Mirail.

Commission 4 : Infrastructures et Réseaux

C.E.T.E. de Toulouse, Direction de l'Aménagement du Territoire au Conseil Régional,
Service Circulation-Transports de la Mairie de Toulouse, S.E.M.V.A.T.

et à titre d'expert :

M. Maurice BERNADET, Directeur du Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon.

CONTRIBUTIONS A LA REFLEXION D'AGGLOMERATION LORS DES DEUX JOURNEES D'ETUDE DU S.M.E.A.T.

**29 novembre 1991 et 24 juin 1994
«DEMAIN, L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE»**

M. Jean-Charles **ARDIN**, D.R.I.R.E. - *Environnement et sécurité*

M. P. **AURIAC-MEILLEUR**, Directeur Régional de l'Agriculture et de la Forêt - *Réflexion régionale sur l'aménagement rural en zone périurbaine*

M. Alain **BARBES**, Directeur de l'A.D.I.L. 31 - *La spécialisation de l'agglomération et les tensions sur le marché du logement*

M. Robert **BAUBE**, Directeur Opérationnel Sud-Ouest, Casino France - *Un développement commercial à vocation humaine*

M. P. **de BELLEFON**, Directeur Général de la Caisse Régionale de Crédit Agricole Mutuel de Toulouse et du Midi Toulousain - *La diversification des activités économiques*

M. G. **BOMONT**, Chef du District Aéronautique Midi-Pyrénées - *Des aéroports pour demain*

M. Denis **BOUSQUET**, Directeur de l'Aménagement, Conseil Régional Midi-Pyrénées - *L'agglomération toulousaine dans le dispositif régional*

Mme Josée **CAMBOU**, Directeur de l'UMINATE - *Aimer la ville mais la fuir*

M. Marc **CENSI**, Président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées - *Les réseaux de communication et les équipements structurants*

Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Midi-Pyrénées - *L'aménagement du territoire régional*

Chambre Syndicale des Promoteurs-Constructeurs de Midi-Pyrénées - *La diversification de l'habitat*

- M. **Jean COPPOLANI**, Société Archéologique du Midi de la France - *Le développement en étoile et le périmètre du Schéma Directeur*
- M. **Alain COSTES**, Directeur du L.A.A.S. - C.N.R.S. - *Valorisation des moyens économiques de l'agglomération toulousaine*
- M. Jean-Pierre **CREMER**, Directeur Régional de la Caisse des Dépôts et Consignations - *Les enjeux de la révision du S.D.A.U.*
- MM. Michel **DESPAX**, William **COULET**, Pierre **GALAN**, I.E.J.U.C. - *La concertation pour un développement équilibré de l'agglomération*
- M. G. **ESTIBAL**, Directeur Général des Sites de Matra Marconi Space - *Intégration de la région dans le réseau économique et culturel européen*
- M. Jean-Pierre **ESTRAMPES**, Architecte - *Réflexions sur l'urbanisme de l'agglomération toulousaine*
- M. R. **ENJOLRAS**, ancien Directeur de la SETOMIP - *Accueil des activités et intercommunalité. Inventaire des espaces de grande nature*
- Mme Anne **FLORETTE**, Directeur de la SETOMIP - *Trois axes de réflexion à l'échelle de l'agglomération : le schéma routier, les transports en commun, les espaces verts*
- M. J. **GIL**, Directeur Régional du Travail et de l'Emploi - *La localisation des activités économiques*
- M. Bruno **GRANO**, Mission régionale Midi-Pyrénées, A.N.R.E.D. - *La gestion des déchets de la ville*
- M. Michel **IDRAC** et M. Guy **JALABERT**, Professeurs à l'Université de Toulouse - *Le Mirail Une planification stratégique pour une métropole européenne*
- M. Philippe **JULIEN**, I.N.S.E.E. Midi-Pyrénées - *D'une banlieue à l'autre : les déplacements domicile-travail*
- M. Pierre **MADAULE**, Président du Comité Economique et Social, Région Midi-Pyrénées - *L'agglomération toulousaine, animatrice des réseaux régionaux*
- M. Robert **MARCONIS**, Professeur à l'Université Toulouse - *Le Mirail - Vers la multiplication des péages urbains*
- M. Jean-Loup **MARFAING**, Architecte au C.A.U.E. 31 - *Ville et citadins*
- Mme Agnès **MIALON**, Directeur Départemental de l'Action Sanitaire et Sociale - *La lutte contre l'exclusion : les outils pour une véritable politique concertée*
- M. Jacques **RAIBAUT**, Président de l'AROMIP - *Maîtrise foncière et logement social*
- M. Alex **RAYMOND**, Président de l'ORAMIP - *L'implantation d'un réseau de mesure de l'ozone dans l'agglomération*
- M. Gilbert **RAYNAUD**, Président de la Fédération Régionale des Travaux Publics - *Vers un développement qualitatif de l'agglomération toulousaine*
- M. J.L. **ROQUE**, Directeur Régional de l'Office National des Forêts - *Le patrimoine arboré, élément participant à la dynamique du développement de l'agglomération*
- Nicole **ROUX-LOUPIAC**, Présidente de l'Ordre des Architectes Midi-Pyrénées - *Entre centre et périphérie, comment voulons-nous vivre ?*

M. J. **SOUQUET**, Directeur de l'Aviation Civile Sud - *Les perspectives des activités aéronautiques de l'agglomération toulousaine*

M. Jean-Pierre **VIGNAL**, Délégué Régional à l'Architecture et à l'Environnement - *Les franges de l'agglomération*

M. Alain **VIVET**, Directeur Général de la Société des Autoroutes du Sud de la France - *Faut-il élargir ou doubler la rocade autoroutière Est de Toulouse ?*

LES THEMES D'INTERVENTIONS DES EXPERTS ET PERSONNALITES AUX DEUX JOURNEES D'ETUDE DU S.M.E.A.T.

M. Georges **BERTRAND**, Professeur à l'Université Toulouse - Le Mirail, Chargé de Mission D.A.T.A.R. - *Le devenir de l'agglomération toulousaine dans l'arc méditerranéen*

M. Gérard **BLANC**, Directeur de l'Agence d'Urbanisme de Lyon - *Les projets de l'agglomération lyonnaise*

M. Alain **BIEBER**, Directeur pour la Prospective des Transports à l'INRETS - *Les tendances des déplacements quotidiens pour le moyen terme*

M. Christian **DEVILLERS**, Architecte-Urbaniste à Paris - *La reconquête de l'urbain : les projets urbains à grande échelle*

M. Jean-Claude **DROUIN**, Directeur de l'Agence d'Urbanisme de la Région Tourangelle : *La formalisation du Schéma Directeur de l'agglomération tourangelle*

M. Louis **ERGAN**, Directeur de l'Agence d'Urbanisme du District de l'Agglomération Rennaise : *La formalisation du Schéma Directeur de l'agglomération rennaise*

M. Jordi **FARRANDO**, Architecte-Urbaniste à la Mairie de Barcelone - *Barcelone, une expérience de ville renouvelée*

M. Hervé **HUTZINGER**, Directeur du TETRA - *Approches économiques de la planification*

Mme Marie-Christine **JAILLET**, C.N.R.S., Professeur à l'Université de Toulouse - *Le Mirail Vers une agglomération toulousaine plus solidaire, au service de ses habitants*

M. Jean-Paul **LABORIE**, Professeur à l'Université de Toulouse - Le Mirail C.I.E.U. - *Les différentes échelles métropolitaines*

M. Jean-Claude **LE FRANÇOIS**, Directeur d'Etudes à l'Agence d'Urbanisme de la Métropole Lilloise - *La formalisation du Schéma Directeur de l'agglomération lilloise*

M. Jacques **LEVY**, Géographe, Chercheur au C.N.R.S., Professeur à l'I.E.P. de Paris - *Métropolisation et choix d'habiter*

M. Robert **MARCONIS**, Professeur à l'Université de Toulouse - Le Mirail - *Formes urbaines et déplacements*

Mme Maryse **MARPSAT**, Chef de Division des Etudes Sociales à la Direction Générale de l'I.N.S.E.E. - *Les grands défis démographiques de demain*

Mme Ariella **MASBOUNGI**, Chargée de Mission, Direction de l'Aménagement et de l'Urbanisme - M.E.T.T. - *Les modèles de développement : ville maîtrisée pour une reconquête de l'urbain*

M. André **MASSOT**, Directeur de l'Observatoire des Loyers à l'I.A.U.R.I.F. - *Les effets des politiques du logement à long terme*

M. Jean **NOUVEL**, Architecte - *Pour une agglomération toulousaine plus intensive et belle*

M. Bernard **PREEL**, Directeur-Adjoint à BIPE Conseil - *Evolution des modes de vie et mutations technologiques*

M. Bernard **REICHEN**, Architecte-Urbaniste à Paris - *Faire la ville sur elle-même*

Mme Nicole **ROUX-LOUPIAC**, Architecte, Présidente de l'Ordre des Architectes Midi-Pyrénées - *Les règles de l'art de la composition urbaine*

M. Jean-Michel **ROUX**, Directeur des Projets à la S.C.E.T. - *L'avenir de l'aménagement urbain*

M. Francesc **SANTACANA**, Coordinateur Général, Plan Stratégique 2000 de Barcelone - *La stratégie du développement économique et urbain de l'aire métropolitaine de Barcelone*

M. Joan **SOLANS**, Directeur Général de l'Urbanisme de la Généralité de Catalogne - *Les projets urbains en Catalogne : qualité urbaine et identité*

M. Christian **SOZZI**, Chargé d'Etudes à l'Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon - *La formalisation du Schéma Directeur de l'agglomération lyonnaise.*

EXTRAITS DU CODE DE L'URBANISME (*)

LES DISPOSITIONS CONCERNANT LES SCHEMAS DIRECTEURS

Article L. 122-1

Les Schémas Directeurs fixent les orientations fondamentales de l'aménagement des territoires intéressés, compte tenu de l'équilibre qu'il convient de préserver entre l'extension urbaine, l'exercice des activités agricoles, des autres activités économiques et la préservation des sites et paysages naturels ou urbains. Ils prennent en considération l'existence de risques naturels prévisibles et de risques technologiques.

Ils déterminent la destination générale des sols et, en tant que de besoin, la nature et le tracé des grands équipements d'infrastructure, en particulier de transport, la localisation des services et activités les plus importants.

Au regard des prévisions en matière d'habitat, d'emploi et d'équipements, ils fixent les orientations générales de l'extension de l'urbanisation et de la restructuration des espaces urbanisés. Ils définissent la capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser en tenant compte notamment de l'équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux.

Les Schémas Directeurs prennent en compte les programmes de l'Etat ainsi que ceux des collectivités locales et des établissements et services publics. Ils orientent et harmonisent pour l'organisation de l'espace les programmes et les prévisions mentionnés ci-dessus.

Pour leur exécution, ils peuvent être complétés en certaines de leurs parties par des schémas de secteur qui en détaillent et précisent le contenu.

Les programmes et les décisions administratives qui les concernent doivent être compatibles avec leurs dispositions.

Article L. 122-1-1

... L'établissement public de coopération intercommunale associe à cette élaboration l'Etat et, à leur demande, la Région, le Département, les autres Etablissements Publics de Coopération Intercommunale ... Le Président de l'Etablissement Public compétent peut recueillir l'avis de tout organisme ou association ayant compétence en matière de construction, d'aménagement, d'urbanisme ou d'environnement.

Article L. 122-1-2

Le Projet de Schéma Directeur ou de schéma de secteur est arrêté par délibération de l'organe délibérant de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale puis soumis pour avis aux Conseils Municipaux des communes intéressées ainsi qu'aux personnes publiques mentionnées à l'avant-dernier alinéa de l'article L. 122-1-1. Ces avis sont réputés favorables s'ils n'interviennent pas dans un délai de trois mois après transmission du Projet de Schéma. Le Projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées, est ensuite mis à la disposition du public pendant un mois ...

(*) Les articles du Code de l'Urbanisme concernant les Schémas Directeurs :
- L. 111-1.1., L. 121-1 à L. 121-6, L. 125-1 et suivants,
- R. 121-1 à R. 122-28

Article L. 122-1-3

A l'issue du délai de mise à disposition du public prévu à l'article L. 122-1-2 et après que la commission de conciliation a publié, si elle a été saisie, ses propositions, le Schéma Directeur ou le Schéma de Secteur, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de la conciliation, des observations du public, des avis des communes ou des personnes publiques concernées, est approuvé par l'organe délibérant de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale. Il est transmis pour information aux personnes publiques associées à l'élaboration du Schéma.

La délibération de l'organe délibérant de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale approuvant le Schéma Directeur ou le Schéma de Secteur devient exécutoire soixante jours après la transmission aux communes et au représentant de l'Etat ...

Article R. 122-25

Un Schéma Directeur se compose d'un rapport et de documents graphiques.

Le rapport présente :

- a) Une analyse de la situation existante et les principales perspectives d'aménagement du territoire considéré, compte tenu des évolutions démographiques, économiques, sociales et culturelles, des prévisions en matière d'habitat, d'emploi et d'équipement et des relations avec les territoires avoisinants ;
- b) L'analyse de l'état initial de l'environnement et la mesure dans laquelle le Schéma prend en compte le souci de sa préservation ;
- c) Le parti d'aménagement adopté et sa justification ainsi que les orientations fondamentales de l'aménagement des territoires intéressés, compte tenu notamment des perspectives et des prévisions mentionnées au a) ci-dessus, de l'analyse de l'état initial de l'environnement, de l'équilibre entre le développement urbain et l'aménagement rural, de l'équilibre entre l'emploi et l'habitat, des moyens de transports existants et futurs et des grands équipements, de la gestion des eaux, de la protection des sites et paysages et de la prévention des risques naturels et technologiques ;
- d) L'indication des principales phases de réalisation du parti retenu et la définition de la capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser en tenant compte notamment de l'équilibre entre l'emploi et l'habitat ainsi que des moyens de transport ;
- e) La justification de la compatibilité du Schéma Directeur avec les lois d'aménagement et d'urbanisme et les prescriptions prises pour leur application à l'article L. 111-1-1 ainsi que la justification que ces dispositions ne compromettent pas la mise en oeuvre d'un projet d'intérêt général.

Les documents graphiques font apparaître :

- la destination générale de sols,
- les sites d'extension de l'urbanisation et les secteurs de restructuration,
- les espaces agricoles et forestiers ainsi que les espaces libres ou boisés à maintenir ou à créer,
- les principaux sites et paysages urbains ou naturels à protéger,
- les espaces à protéger compte tenu de l'existence de risques naturels prévisibles et de risques technologiques,
- la localisation des principales activités et des équipements publics ou d'intérêt général les plus importants,
- l'organisation générale de la circulation et des transports avec le tracé des

principales infrastructures de voirie et, le cas échéant, de moyens de transport en site propre,

- les éléments essentiels des réseaux d'eau et d'assainissement ainsi que du système d'élimination des déchets,
- éventuellement, les périmètres des zones devant faire l'objet des schémas de secteur.

... L'un des documents fait ressortir les éléments essentiels de la première phase de réalisation du parti d'aménagement.

Un arrêté du Ministre chargé de l'Urbanisme détermine la légende des documents graphiques mentionnés ci-dessus.

Article R. 122-27

En application du cinquième alinéa de l'article L. 122-1, doivent être compatibles avec les dispositions du Schéma Directeur et, s'il en existe, du Schéma de Secteur :

- a) Les Plans d'Occupation des Sols ;
- b) La localisation, le programme et le plan d'aménagement des Zones d'Aménagement Concerté ;
- c) Les projets d'acquisitions foncières des collectivités publiques, des établissements publics ou de leurs concessionnaires ;
- d) Les grands travaux d'équipement.

...

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE GENERALE

- Atlas de l'aménagement du territoire
D.A.T.A.R. 1988
- Un milliard de déplacements par semaine. La mobilité des Français
INRETS - Documentation française 1989
- Recherche prospective et démarches d'aménagement
D.A.U. 1989
- Les villes européennes - R. BRUNET
GIP Reclus, D.A.T.A.R. Documentation Française 1989
- Entrer dans le XXIème siècle - Essai sur l'avenir de l'identité française
Secrétariat d'Etat au Plan 1990
- La ville et ses territoires
M. RONCAYOLO 1990
- Les schémas de secteurs en chiffres depuis la décentralisation : premier bilan 1984-1990
D.A.U. 1990
- Lyon 2010, une ville pour vivre et pour rêver - P. GRAS
1990 - SYROS
- Dix ans de mobilité urbaine. Les années 80
C.E.T.U.R. 1990
- Les transports urbains en question. Usages, décisions, territoires
C. LEFEVRE, JM. OFFNER
Editions Celse 1990
- Europe 2000. Les perspectives de développement du territoire communautaire
C.E.E. 1991
- Les répercussions de l'arrivée du T.G.V. sur la mobilité urbaine
Enquête sur onze agglomérations
C.E.T.U.R. 1991
- Recherche et Territoire - A. MAILFERT
D.A.T.A.R. Documentation Française 1991
- Formes de villes - M. RONCAYOLO
Ville Recherche Diffusion 1992
- Des zones d'activités agricoles périurbaines en Ile-de-France
I.A.U.R.I.F. 1992
- Les coûts de la croissance périurbaine - A. GUENGANT
A.D.E.F.
- Plans de paysage
D.A.U. 1993
- Mutations économiques et urbanisation
M.E.L.T. - D.A.T.A.R. 1993

- Pour une agriculture périurbaine dynamique
ADAYG 1993
- La mixité urbaine dans les documents d'urbanisme
Points de repère d'une réflexion sur les formes urbaines
M.E.L.T. 1993
- Le paysage urbain - J.M. LOISEAU, F. TERRASSON, Y. TROCHEL
Editions Sang de la Terre 1993
- Eléments pour une histoire de théories sur la ville (XVIII^{ème}, XX^{ème})
Collection villes, sociétés, idées 1993
- Le renouveau de la planification urbaine et territoriale
D.A.U. 1993
- Fragments d'Europe - M. FOUCHER
Fayard 1993
- Dossier de Voirie d'Agglomération - Exemples et méthodes
C.E.T.U.R. 1993
- Débat national pour l'aménagement du territoire
D.A.T.A.R. Documentation française 1993
- Les villes, lieux d'Europe - A. SALLEZ
D.A.T.A.R. - Editions de l'Aube 1993
- Comprendre, penser, construire la ville
D.A.U. 1993
- Infrastructures routières et aménagement de l'espace
D.A.U. 1993
- Mobilité quotidienne et structure spatiale de la ville de Toulouse et Bordeaux
C.E.T.U.R. 1993
- L'articulation du foncier et de l'immobilier
A.D.E.F. 1993
- La ville et ses dangers - C. CHALINE - J. DUBOIS-MAURY
MASSON 1994
- Entrées de ville, lieux en devenir
D.A.U. 1994
- La ville
Courrier du C.N.R.S. n° 81-1994
- Urbanisme et déviations routières
D.A.U. 1994
- Paris, laboratoire pour la voie urbaine
Plan Urbain, D.A.U. Mars 1994
- Strasbourg, Chroniques d'urbanisme
Editions de l'Aube A.D.E.U.S. 1994
- Les enjeux des politiques de déplacement dans une stratégie urbaine
C.E.T.U.R. 1994

- La France en villes - F. DAMETTE
D.A.T.A.R. 1994
- La gestion des espaces naturels urbains
Lettre du Cadre territorial 1994
- Au coeur des villes - J.L. ANDRE
Editions Jacob 1994
- Projet urbain : tisser la ville
D.A.U. 1995
- Projet urbain : l'espace public
D.A.U. 1995
- Les territoires aménagent le territoire - Une nouvelle citoyenneté
UNADEL
- Transports urbains et développement durable
O.C.D.E. 1995
- Se déplacer au quotidien dans trente ans - Eléments pour un débat
Documentation Française 1995
- Les coûts du transport interurbain
Conférence européenne des Ministres des Transports 1995
- Quelle automobile dans la ville ? - C. LAMURE
Presse Ponts et Chaussées 1995
- La nouvelle question sociale - Repenser l'Etat Providence - P. ROSANVALLON
Seuil 1995
- En mal de toit - Pour sortir de la crise du logement - P.A. PERISSOL
L'Archipel 1995
- Les fortes densités urbaines : une solution pour nos villes
Institut Français d'Urbanisme 1995
- L'espace des villes - Reclus
Documentation Française 1995
- Je suis l'automobile - J.P. ORFEUIL
Edition de l'Aube 1995
- La ville à venir - B. PREEL
Edition Descartes et Cie 1995
- Architecture des espaces publics modernes
Plan Construction et Architecture 1995
- Dossier de Voirie d'Agglomération : Complémentarité des modes de transport
Projet d'Agglomération et Schéma de Voirie
C.E.R.T.U. Janvier 1996

JOURNEES D'ETUDES

Demain l'agglomération lyonnaise

AGURCO 1984

Colloques nationaux : «Renouveau de la planification urbaine»

Lyon (Décembre 1989), Toulouse (Mars 1991) - D.A.U. - F.N.A.U.

La prospective dans la planification urbaine et territoriale

Les grands enseignements du colloque de Metz Avril 1992 - M.E.L.T. - F.N.A.U.

Projet urbain, de l'intention à la réalisation

D.A.U. / A.D.E.U.S. 1992

Le paysage, patrimoine et enjeu de développement

Colloque Assemblée Nationale Juin 1992

La ville : urbanisme, réseaux, environnement

Actes des Entretiens de la Villette Avril 1993

13ème, 14ème, 15ème et 16ème Rencontres Nationales des Agences d'Urbanisme

Cité Puzzle : Brest 1992

Recomposer la ville : Toulouse 1993

Urbanisme, Culture, Cohésion Sociale : Lille 1994

Planification urbaine et développement durable : Lyon 1995

Journées d'étude du S.M.E.A.T.

«Demain l'agglomération toulousaine» - 29 novembre 1991

«Demain l'agglomération toulousaine, entre recomposition et redéploiement urbain» 24 juin 1994

Colloque Prospective Villes et Commerce

Cofrema, C.C.I. et Agence d'Urbanisme Orléans

Orléans 1994

La cause des villes. Actes du Colloque de Lyon

Association Secrétaires Généraux des grandes villes - F.N.A.U. Juin 1994

Contribution des Agences d'Urbanisme au Sommet des Villes

Habitat II Istanbul 1996

ARTICLES DES REVUES

Urbanisme

Futuribles

Repères Prospectifs

Le Moniteur

Diagonal

Economie et Statistiques

Etudes Foncières

Annales de la Recherche Urbaine

Statistiques et Etudes Midi-Pyrénées

Cahiers du LERASS

Cahiers de l'I.A.U.R.I.F.

...

LES EXPERIENCES DES AUTRES AGGLOMERATIONS

Le Livre Blanc de l'Ile de France

D.R.E.I.F., A.P.U.R., I.A.U.R.I.F. 1990

Région Flandre Dunkerque

*Syndicat Mixte pour l'élaboration et la mise en oeuvre du Schéma Directeur
1990*

La Charte de l'Ile de France

Conseil Régional Ile de France 1991

Le Schéma Directeur de l'agglomération lyonnaise

SEPAL - AGURCO 1992

Le Schéma Directeur 2015

Préfecture de la Région Ile de France / D.R.E. 1992

Le Schéma Directeur de développement et d'urbanisme de la métropole
l'agglomération lilloise

1993

Le Schéma Directeur de l'agglomération tourangelle

1993

Le livre blanc du Bassin Parisien

D.A.T.A.R. 1992

Pour une charte du Grand Havre

A.U.R.H. 1992

Projet de Paysage - Rennes District

A.U.D.I.A.R. 1993

ETUDES LOCALES

Rapport C.E.S. Midi-Pyrénées

*Développer et professionnaliser l'enseignement supérieur en Midi-Pyrénées
1990*

Les potentialités agronomiques de Midi-Pyrénées

Chambre Régionale d'Agriculture de Midi-Pyrénées 1992

Vocations internationales de Toulouse et de son agglomération

S.R.I. Internationale 1992

Barcelone-Toulouse horizon 2000

C.I.E.U. - Villes et Territoires 1992

Les Chemins de 2010 - Midi-Pyrénées en perspective

Préfecture de Région Midi-Pyrénées 1992

Projet de ville de Toulouse

Mairie de Toulouse 1993

Risques technologiques. Vivre avec l'industrie en Midi-Pyrénées

D.R.I.R.E. Bilan 1993

Demain Midi-Pyrénées. Projet d'aménagement régional

Conseil Régional Midi-Pyrénées 1993

Avis sur l'aménagement urbain de Midi-Pyrénées
Conseil Economique et Social Régional 1993

Restructurations Urbaines
C.I.E.U. Villes et Territoires 1993

Enquête socio-économique de la mobilité des exploitations agricoles
Chambre d'Agriculture de la Haute-Garonne 1993-1994

Université et Territoire. Un système local d'enseignement supérieur
Toulouse et Midi-Pyrénées - M. GROSETTI - C.I.E.U. P.U.M. 1994

Développement économique et immobilier d'entreprises : Perspectives pour les grandes métropoles françaises
BIPE Conseil 1994

Contrat de Ville de l'agglomération toulousaine

Dimension économique du tourisme
C.R.T. Midi-Pyrénées 1995

Toulouse et les villes de Midi-Pyrénées. Contribution à la réflexion sur l'armature urbaine régionale
Préfecture de la région Midi-Pyrénées, Direction Régionale de l'Equipement Midi-Pyrénées 1995

ETUDES REALISEES DANS LE CADRE DE LA REVISION DU SCHEMA DIRECTEUR

Réflexions préalables à la révision du Schéma Directeur
Constat évolution 1975-1990
Préfecture de la Haute-Garonne A.U.A.T. 1991

Pour un développement cohérent et solidaire de l'agglomération toulousaine
Quels nouveaux enjeux ?
D.D.E. - A.U.A.T. 1991

Sondages d'opinions des habitants de l'agglomération :
- L'agglomération toulousaine, quels regards portés par ses habitants ?
A quoi rêvent-ils ? 1991
- L'habitat et son coût social : choix et comportement des ménages dans l'agglomération toulousaine
I.S.T. - A.U.A.T. 1992

Agglomération Toulousaine - Points de repères - Evolution 1975-1990
S.M.E.A.T. - A.U.A.T. 1992

Projection de population dans le Schéma Directeur et la Z.P.I.U. de Toulouse à l'horizon 2015
I.N.S.E.E. Midi-Pyrénées 1992 et 1995

Agglomération Toulousaine : Bilan et Perspectives
S.M.E.A.T. - A.U.A.T. 1993

Travaux et comptes-rendus des quatre Commissions du S.M.E.A.T. :
- Aménagement du territoire, du cadre de vie et de l'environnement
- Fonctions métropolitaines et développement économique
- Equilibres sociaux et développement urbain
- Infrastructures et réseaux
Octobre 1991 à Juin 1996

Travaux et comptes-rendus des sept Secteurs géographiques : Ville-Centre, Nord-Est, Est, Sud-Est, Sud-Ouest, Ouest, Nord-Ouest

Novembre 1992 à Juin 1996

Analyse de l'occupation du sol de la région toulousaine dans le cadre de la révision du Schéma Directeur (Rapport et Cartographie SPOT)

Bureau d'étude de la S.A.F.E.R. - G.H.L. 1993-1994

Document de concertation du Dossier de Voirie de l'Agglomération Toulousaine

D.D.E. 31. 1994

Cartographie des paysages de l'agglomération toulousaine

C.A.U.E. / A.U.A.T. 1994

Projet d'Agglomération : Toulouse Métropole, un cap pour le long terme

S.M.E.A.T. - A.U.A.T. 1995

ETUDES A.U.A.T.

Les déplacements des habitants de l'agglomération toulousaine en 1990

S.M.T.C. - A.U.A.T. 1991

Europe 2000 : les perspectives territoriales de la C.E.E. vues depuis l'agglomération toulousaine

A.U.A.T. 1992

Migrations alternantes domicile-travail

A.U.A.T. 1992

Métropole toulousaine - Diversité sociale urbaine

A.U.A.T. - I.N.S.E.E. 1993

Parcs d'activités et bureaux

A.U.A.T. 1993

Observatoire Economique : Les évolutions 1988-1992

A.U.A.T. 1993

Entrée Sud-Est de l'agglomération - R.N. 113 Problématique sociale et urbaine

A.U.A.T. 1993

Diagnostic préalable à la mise en place d'une O.P.A.H. multi-sites dans les faubourgs anciens

A.U.A.T. 1993

Charte de développement du secteur Sud-Est

SICOVAL - A.U.A.T. 1993

Etude générale du secteur Nord-Ouest

A.U.A.T. 1993

Observatoire Transports et Déplacements

A.U.A.T. 1994

Le P.L.H. du District du Grand Toulouse

A.U.A.T. 1994 - 1996

Entrées de ville

D.D.E. - A.U.A.T. 1994

Les noyaux villageois. Identité et enjeux

A.U.A.T. 1994

Midi-Pyrénées en Europe. Comparaisons inter-régionales dans la C.E.E.

A.U.A.T. 1994

L'Organisation des Déplacements dans l'Agglomération Toulousaine

S.M.T.C. - A.U.A.T. 1992 - 1996

Le Réseau Vert et Bleu de l'Agglomération Toulousaine

Région Midi-Pyrénées - A.U.A.T. 1995

Métropole toulousaine : nouveaux habitants et territoires d'accueil

A.U.A.T. - I.N.S.E.E. 1995

Observatoire Habitat Logement

A.U.A.T. 1995

Atlas du Milieu naturel et urbain. Observatoire de l'Environnement et du cadre de vie

A.U.A.T. 1996

LEXIQUE

LES SITES DU REDEPLOIEMENT (MIXTE OU ÉCONOMIQUE)

Ce sont les territoires destinés à accueillir les extensions urbaines, en réponse aux préoccupations actuelles de diversification et de rééquilibrage en matière d'emploi, d'habitat et d'équipements. Ces territoires sont constitués d'espaces naturels potentiellement mutables à court, moyen ou long terme, en fonction de leurs équipements en infrastructures de transports. (Voir p. 92 - 151 - 153 - 156 - 219 - 233)

•Les territoires du développement mixte

Ces sites peuvent accueillir indifféremment des logements et/ou des activités économiques traditionnelles compatibles avec l'habitat. Ils seront le support des nouveaux quartiers mixtes. (Voir p. 219)

•Les territoires du développement économique majeur

Organisés en étoile le long des cinq grandes entrées autoroutières de l'agglomération, ils sont les lieux privilégiés d'accueil du développement à haute valeur ajoutée de l'agglomération (pôle formation-recherche-industrie). (Voir p. 155 - 220)

LES TERRITOIRES DE RECOMPOSITION URBAINE

Certains secteurs urbanisés de l'agglomération aujourd'hui fragilisés (quartiers vétustes, quartiers d'habitat social déqualifiés, équipements logistiques obsolètes, zones industrielles et artisanales en déclin ... ou en déshérence), en situation urbaine favorable, pourront accueillir les nouveaux développements de l'agglomération.

Deux types d'intervention publique pourront être avancés selon les cas :

- la requalification (revalorisation des quartiers existants et des espaces publics),
- la restructuration urbaine (transformation d'usage des territoires monofonctionnels sur un objectif de mixité urbaine et de diversité sociale).

(Voir p. 90 - 91 - 149 - 153 - 155 - 156 - 220 - 233)

LES SITES D'INTENSIFICATION DES FONCTIONS URBAINES

Ce sont des entités urbaines (centralités existantes, entrées de ville historique, ...), sur lesquelles il s'agit de compléter les développements urbains actuels dans un double objectif de renforcement des fonctions urbaines (habitat, emplois, équipements, services), et d'accueil de la diversité sociale.

(Voir p. 171 - 177 - 185 - 189 - 191 - 199 - 207 - 215 - 233)

LES TERRITOIRES D'ÉQUILIBRE

Ces territoires viennent structurer la périphérie selon un schéma en étoile autour du cœur d'agglomération (Toulouse et les communes de première couronne). Véritables espaces de proximité, ils définissent des bassins de vie quotidienne, en garantissant aux habitants un cadre de qualité et un accès aux fonctions urbaines essentielles (écoles, collèges, principaux services publics, équipements sportifs et de loisirs, commerces, ...). (Voir p. 151 - 181 - 187 - 195 - 203 - 211)

LES ENTREES DE VILLE D'INTERET METROPOLITAIN

Certaines grandes entrées historiques de la ville constituent des vecteurs de forte «intensité» urbaine à l'échelle des territoires d'équilibre ; elles irriguent les différents territoires de l'agglomération selon une composition en étoile, où elles «captent» l'essentiel des activités citadines.

En fédérant plusieurs centralités existantes (des faubourgs aux noyaux villageois périphériques), ces axes instituent une véritable armature urbaine et garantissent la cohérence des différents bassins de vie de l'agglomération, à l'interface du coeur d'agglomération, dans le prolongement des avenues toulousaines.

Sont concernés :

- quatre entrées historiques majeures de l'agglomération :
 - R.N. 88 : de Saint-Jean à Croix-Daurade,
 - R.N. 113 : de Castanet à Saint-Agne,
 - R.D. 632 : de Plaisance du Touch aux Arènes,
 - R.D. 2 : de Beauzelle à Purpan ;
- deux nouveaux boulevards pour structurer le développement urbain à l'Ouest et au Nord :
 - le boulevard urbain Saint-Martory (Cugnaux, Villeneuve, Frouzins), en continuité de la R.D. 23,
 - le Boulevard Urbain Nord.

Ces six entrées devront pouvoir accueillir une desserte performante en transport en commun. (Voir p 153)

LES PORTES URBAINES

A l'interface entre le coeur d'agglomération et les différents territoires d'équilibre périphériques, les portes urbaines, lieux d'accueil privilégié de certains grands équipements d'agglomération et services urbains consommateurs d'espaces (hôpitaux, universités, services publics, ...) sont les pôles d'échange à la connexion des voiries rapides et du réseau métro-bus-ferré.

(Voir p 141 - 157 - 172)

L'ESPACE NATUREL (TRAME VERTE)

Il est constitué des principaux espaces boisés de l'agglomération, des éléments naturels tels que la Garonne, l'Ariège, le Canal du Midi, et de leurs abords, des unités paysagères remarquables, (coteaux, petites vallées), et de l'ensemble de la couronne agricole. (Voir p 97 - 98 - 102 - 103 - 104 - 105 - 106 - 220 - 233)

LE RESEAU VERT ET BLEU

Le projet de Réseau vert et bleu d'agglomération propose l'accès de tous aux grands espaces naturels de l'agglomération. Il constitue un grand maillage vert d'agglomération, grâce notamment à des cheminements non motorisés (sentiers, pistes cyclables, équestres, ...). (Voir p. 103 - 104 - 105 - 106 - 157 - 158 - 159)

LES NOUVELLES LIAISONS VERTES

Les nouvelles liaisons vertes sont les tracés de principe des cheminements qui relieront les sites naturels entre eux, mais également les secteurs d'habitat ou les équipements publics vers les sites naturels ou équipements de nature.

(Voir p. 221)

LES NOUVELLES COULEES VERTES

Ce sont les espaces verts publics à protéger, à valoriser ou à aménager entre des secteurs d'urbanisation. (Voir p. 222)

LA MIXITE URBAINE

Le concept de mixité urbaine vise un développement urbain de proximité, équilibré et solidaire, fondé sur le regroupement des fonctions qui font la ville, habitat/emploi, services/commerces, administrations, équipements culturels, scolaires. Ces nouvelles constructions urbaines, fondées sur le concept de proximité et d'échanges devraient également permettre la valorisation des déplacements en transport collectif et ceux non motorisés (à vélo, à pied).

(Voir p 55 - 56 - 150)

LES CENTRALITES, CENTRALITES SECTORIELLES, LES NOYAUX VILLAGEOIS

•Le centre historique de l'agglomération

Doté d'un patrimoine architectural et urbain remarquable, c'est aussi le centre de la capitale régionale, le lieu privilégié d'accueil des grands équipements et des services de centralité qui abrite aujourd'hui l'essentiel des fonctions culturelles, politiques et administratives de l'agglomération. (Voir p. 90 - 91 - 222)

•Les centralités sectorielles

Points d'ancrage des principaux territoires d'équilibre et pôle d'appui de leur développement, ces centralités sectorielles concentrent un niveau d'équipements et de fonctions urbaines essentiel à la vie de leurs habitants et de ceux des noyaux villageois voisins. Ces centralités dont les principales d'entre elles sont Colomiers, Blagnac, Ramonville Saint-Agne, Castanet-Tolosan, Saint-Orens de Gameville, Balma devront être renforcées, pour s'adapter aux besoins futurs des territoires d'équilibre qui les accueillent. (Voir p. 90 - 91 - 93 - 222)

•Les centralités villageoises ou noyaux villageois (ville-centre)

Ce sont les noyaux villageois qui cristallisent l'identité des communes. Ils accueillent une certaine mixité des fonctions. Le développement de la périphérie villageoise doit être recentré autour de ces noyaux afin d'en conforter l'accueil de la diversité sociale. (Voir p. 122 - 150 - 168)

RESEAU PRIMAIRE

Ce réseau comprend les infrastructures routières structurantes de l'agglomération : le réseau autoroutier en étoile et les voies rapides urbaines (anneau de rocade, voie Arc-en-Ciel, R.D. 902, R.D. 916, future voie du Canal de Saint-Martory ...).

(Voir p 140 - 141)

RESEAU SECONDAIRE D'AGGLOMERATION

Composé aujourd'hui d'allées, avenues, boulevards, ponctué de places et de jardins publics, le réseau secondaire qui organise, accompagne le développement de la ville, dans sa diversité (habitat, emploi, service) doit être renforcé et prolongé jusqu'en périphérie. (Voir p. 142 - 160 - 233)

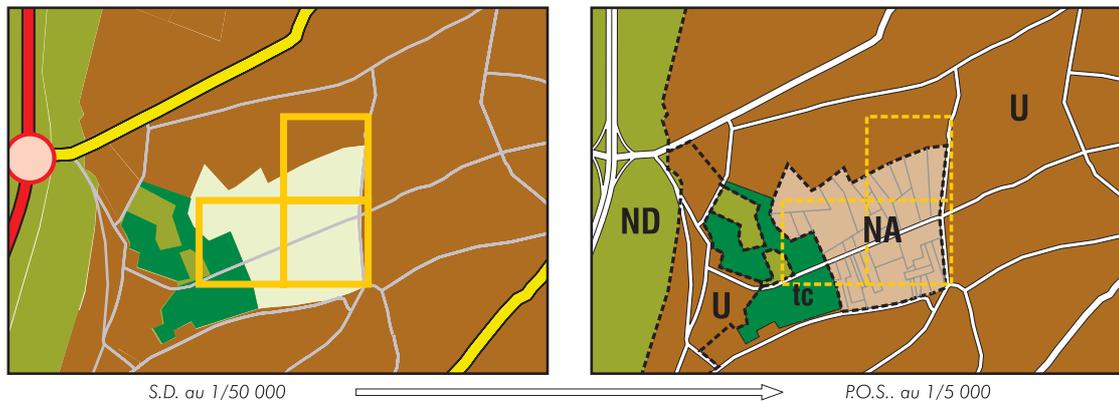
- Support de la mixité urbaine
- Espace de circulation tout mode (voiture particulière, transport collectif, vélo, piéton). (Voir p 142)

SIGLES

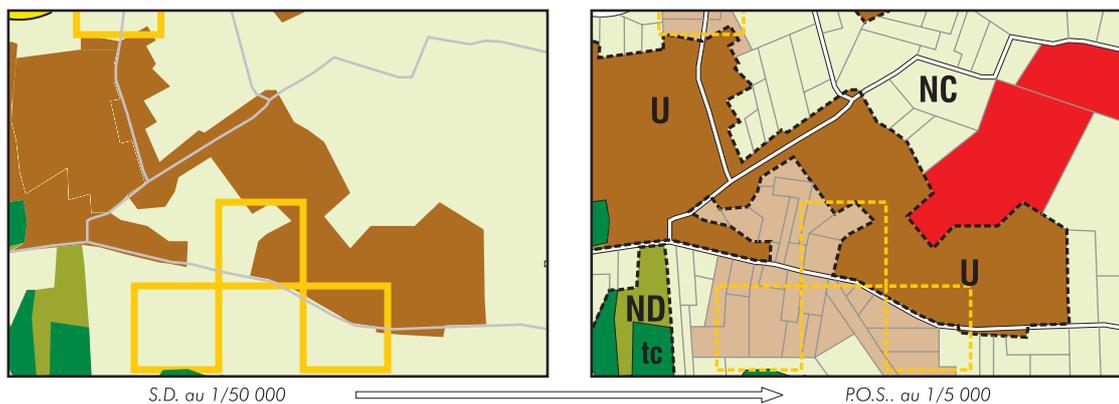
D.I.A.	Déclaration d'Intention d'aliéner
D.P.U.	Droit de Prémption Urbain
Z.A.D.	Zone d'Aménagement Différé
D.U.P.	Déclaration d'Utilité Publique
P.L.H.	Programme Local de l'Habitat
D.V.A.T.	Dossier de Voirie de l'Agglomération Toulousaine
G.I.E.	Groupement d'Intérêt Economique.

EXEMPLES D'APPLICATION DU "PIXEL" DANS LE POS

Des potentialités foncières encore disponibles dans la zone urbanisée



Les territoires de développement en continuité de l'urbanisation existante



Urbanisation le long d'une voie en continuité de l'existant

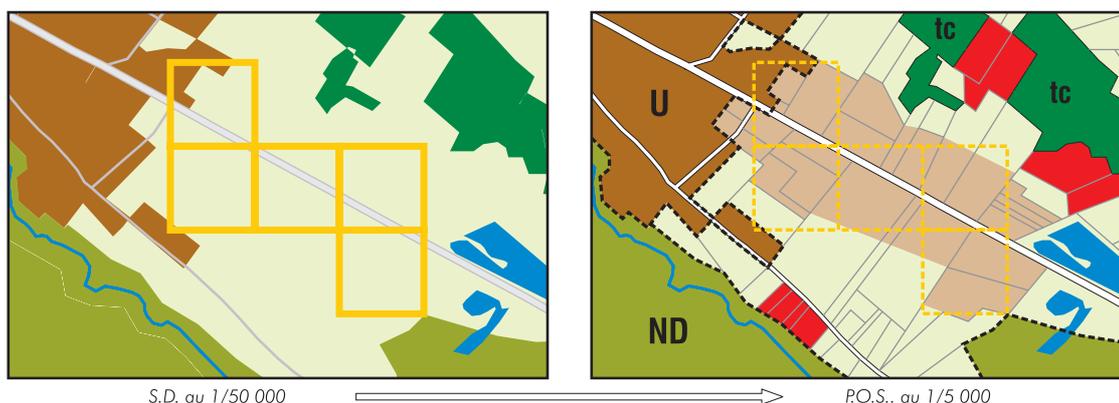


Schéma Directeur	
	urbain existant
	espace agricole
	trame verte
	boisement existant

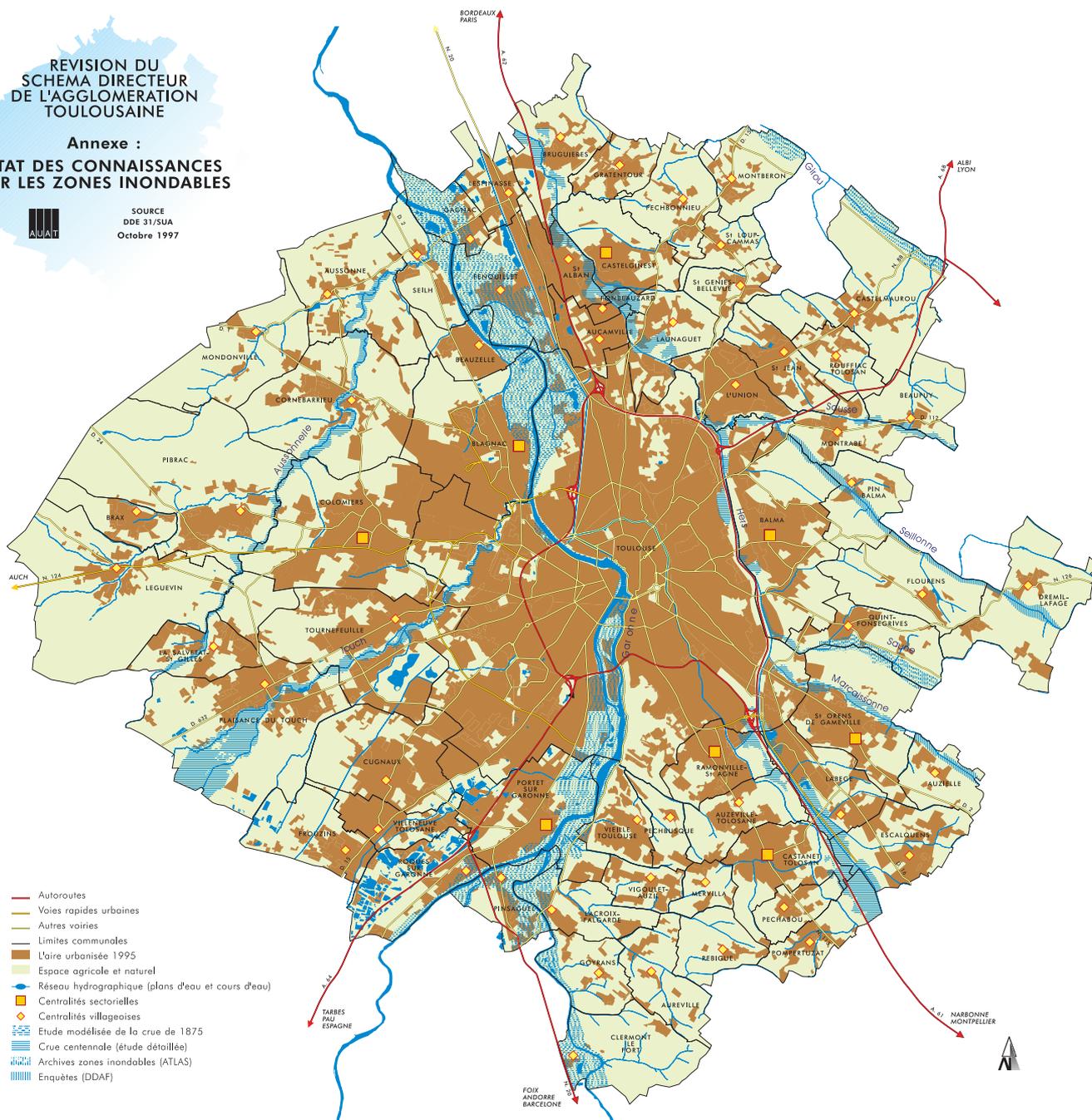
Plan d'Occupation des Sols	
	urbain existant
	espace agricole
	exemple de zone de développement
	exemple à ne pas suivre

REVISION DU SCHEMA DIRECTEUR DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE

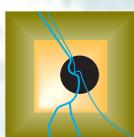
Annexe : ETAT DES CONNAISSANCES SUR LES ZONES INONDABLES



SOURCE DDE 31/SUA Octobre 1997



- Autoroutes
- Voies rapides urbaines
- Autres voiries
- Limites communales
- L'aire urbanisée 1995
- Espace agricole et naturel
- Réseau hydrographique (plans d'eau et cours d'eau)
- Centralités sectorielles
- Centralités villageoises
- Etude modélisée de la crue de 1875
- Crue centennale (étude détaillée)
- Archives zones inondables (ATLAS)
- Enquêtes (DDAF)



S.M.E.A.T.

**Syndicat
Mixte
d'Etudes pour entreprendre et mettre en oeuvre la révision du schéma directeur
de l'Agglomération
Toulousaine**



**Agence
d'Urbanisme
de l'Agglomération
Toulousaine**

**I.S.B.N. : 2-910377-12-1
250 FF**