

MODÈLE TERRITORIAL

De quoi parlons-nous ?

Le modèle territorial traduit l'ensemble des caractéristiques qui permettent de décrire la structuration, la hiérarchisation et le fonctionnement d'un territoire. Ces caractéristiques interagissent de façon systémique : paysages, modes d'occupation des sols, formes urbaines, dynamiques économiques et démographiques, gouvernance.... Il est orienté par des facteurs exogènes (dynamiques de métropolisation, modes de vie, politiques nationales...) et endogènes (géographie, projets, planification...).

Pourquoi ce facteur ?

La mobilité interne et entre sous-territoires est une conséquence importante du modèle territorial. Plus le modèle est diffus, plus il est notamment propice à un usage important de la voiture particulière. A l'inverse, un modèle plus compact ou multipolarisé va favoriser l'usage des modes actifs ou des transports collectifs, moins carbonés.



HISTORIQUE

Si la révolution industrielle au XIX^e siècle n'a pas produit la dynamique urbaine qu'ont connu de nombreuses métropoles françaises, la croissance toulousaine est très importante depuis les années 50, impulsée par la politique des métropoles d'équilibre et l'arrivée sur le territoire de fonctions métropolitaines liées au secteur aéronautique. Avec de faibles contraintes géographiques et dans un contexte de promotion de la maison individuelle, le modèle ter-

ritorial dominant de cette période récente est celui d'une très forte périurbanisation, impulsée par le développement du réseau (auto)routier. Néanmoins, la ville de Toulouse et sa proche périphérie continuent d'accueillir un nombre important d'habitants et concentrent emplois, équipements, commerces... engendrant de forts mouvements pendulaires. Les interactions territoriales intègrent des échanges avec des villes moyennes proches.

SITUATION ACTUELLE



Le modèle territorial de l'aire d'attraction de Toulouse est radioconcentrique et la ville de Toulouse polarise de nombreuses activités : elle concentre plus du tiers des habitants de l'aire d'attraction et 47 % des emplois privés, Colomiers, la deuxième commune, compte 12 fois moins d'habitants. Par ailleurs, ce modèle est aussi diffus : du fait d'une urbanisation galopante, l'aire d'attraction s'étend sur plus de 500 communes et déborde sur les départements voisins. Le modèle territorial très hiérarchisé impacte fortement la nature des flux de déplacements : des emplois polarisés, de nombreux déplacements en heures de pointe vers Toulouse, une très forte utilisation de la voiture particulière du fait de la périurbanisation importante, des phénomènes de congestion aux portes de Toulouse... De fait, le modèle territorial se caractérise par plusieurs catégories d'urbanisation. Dans Toulouse

intramuros, l'urbanisation est desservie par les transports collectifs et se fait principalement en renouvellement urbain et dans les grandes opérations. D'autres opérations d'aménagement sont localisées hors Toulouse, dans la 1^{ère} couronne, mais souvent moins bien desservies par les transports collectifs. Dans le reste de l'aire d'attraction, l'urbanisation se fait à des intensités différentes et très souvent non desservie par le réseau de transports performant. Au sein de ce périmètre, les polarités historiques permettent quelques développements et logiques de proximité qui restent malgré tout relativement limitées. Par ailleurs, l'agglomération compte des grands territoires économiques monofonctionnels situés autour de Toulouse et des plus petits autour des polarités périphériques et sont généralement desservis de manière non efficiente par les transports publics.

QUALIFICATION DU FACTEUR



Le modèle territorial toulousain est une tendance lourde qui se développe depuis plusieurs années. Cependant, la loi Climat et résilience qui contraint à une forte réduction de la consommation foncière, ainsi que les crises

sociales, économiques et environnementales qui se cumulent, imposent aux acteurs publics d'imaginer un modèle qui devra être plus compact, et en lien étroit et réel avec les politiques de transport public.

DYNAMIQUE DU FACTEUR



Ce facteur connaît une inertie très importante. L'essentiel de l'urbanisation est déjà présente et continuera de peser dans la structure des déplacements. Cependant, le dynamisme du territoire et les prévisions démographiques attendues d'ici 2050 (+450 000 habitants entre 2015 et 2050, scénario médian Insee) font du modèle territorial un facteur fondamental de la décarbonation des mobilités.

MATURITÉ DU FACTEUR



Naissant

Croissant

À maturité

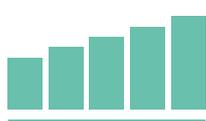
Déclin

Disparition

Le facteur est mature dans la mesure où les phénomènes se développent depuis plusieurs décennies et que la nature des déplacements (très structurée) dépend fortement du modèle

territorial. Le contexte réglementaire et la moindre réalisation d'infrastructures routières limitent aujourd'hui la dynamique de l'étalement urbain.

IMPACT SUR LE CHAMP ÉTUDIÉ



Fort

Le modèle territorial et l'aménagement du territoire ont un impact fort sur la décarbonation des mobilités. Ils influencent directement la structure des déplacements, leurs distances, leurs fréquences et le mode de transport utilisé. Celui-ci est très étalé, avec une forte concentration des fonctions métropolitaines dans le cœur d'agglomération, le modèle ter-

ritorial constitue un critère prédominant dans l'intensité d'usage de la voiture pour les flux centre-périphérie et dans la capacité à réduire leur poids carbone (réduction des distances, offres alternatives...). Ce sont pourtant ces flux qui sont aujourd'hui les plus responsables de la carbonation des déplacements.

DÉVELOPPEMENT SELON LES TERRITOIRES



La densité, la compacité et la mixité des différents territoires impactent directement les choix modaux opérés par les usagers (Newman et Kenworthy, 1991). Ainsi, si seulement 40% des déplacements des habitants de Toulouse sont réalisés en voiture, cette part de marché atteint près de 80% dans les communes les plus périphériques. Le modèle territorial est très différent suivant les strates territoriales et celui-ci contribue à structurer les choix de déplacements. Dans les territoires denses et compacts, les transports collectifs, la marche à pied, le vélo sont les plus utilisés

et permettent d'accéder aux nombreux points d'intérêts (zones d'emplois, commerces...). Les territoires de la proche périphérie sont plus dilués, avec des centralités regroupant les principaux commerces et services, et la voiture y est davantage utilisée. Dans les territoires plus périphériques, la configuration est sensiblement différente. Ils sont peu denses voir dilués avec pour certains, une faible offre de commerces, services et emplois. Dans ces territoires, seule la voiture permet de répondre aux demandes de déplacements.

RESSOURCES



- <https://www.aua-toulouse.org/impact-de-la-mobilite-sur-les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre/>



HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTION

HYPOTHÈSE 1 : la poursuite de la périurbanisation

Les politiques qui visent à modifier le modèle territorial ont eu des effets rebonds et n'ont pas abouti aux résultats escomptés. Les démarches de renouvellement urbain ont généré un accroissement des coûts de foncier et de construction dans les cœurs des villes et une hostilité grandissante des populations face aux dynamiques de densification. Le ZAN a été assoupli notam-

ment dans les secteurs peu denses et les dynamiques de périurbanisation se poursuivent. Par ailleurs, le réchauffement climatique rend le centre de l'agglomération de moins en moins désirable et encourage une partie des habitants à sortir des cœurs urbains. L'usage de la voiture reste prédominant et s'appuie sur le développement d'énergies de substitution.

HYPOTHÈSE 2 : multi polarisation

Un compromis est trouvé entre la métropole et les territoires périphériques par de nouvelles dynamiques de coopération. Cette coopération permet un desserrement de l'économie afin d'équilibrer le fonctionnement territorial. Cette nouvelle répartition s'appuie notamment sur un projet de RER métropolitain qui révèle des territoires stratégiques. Ces polarités périphériques sont le siège d'un développement économique basé sur de nouvelles filières et

sur des politiques de réindustrialisation. Les dynamiques résidentielles se concentrent dans certaines polarités périphériques bien desservies et génèrent une urbanisation mixte dans le respect des objectifs de consommation foncière. Elles gagnent également les villes moyennes ce qui encourage l'extension du périmètre de RER. La dynamique de périurbanisation devient très limitée.

HYPOTHÈSE 3 : recentrage

Plusieurs tendances cumulatives limitent fortement le développement des territoires périurbains : la mise en œuvre d'un ZAN rigoureux, une très forte augmentation des coûts de l'énergie, le vieillissement de la population qui incite les habitants à se rapprocher des services, une crise environnementale majeure... Seul le cœur d'agglomération fait face et trouve des

solutions pour accueillir la croissance démographique avec une densification importante, un développement de services et un renforcement de l'offre de mobilité. Ce développement permet l'émergence de nouvelles centralités au sein de la métropole. La croissance périurbaine devient atone et les villes petites et moyennes connaissent un développement modéré.

CONTRIBUTION DES EXPERTS SUR LES HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTION



Répartition des votes par hypothèse

tout à fait d'accord
d'accord
mitigé
pas d'accord
pas du tout d'accord
ne sait pas

HYPOTHÈSE 1 :

En 2050, les difficultés liées à la mise en oeuvre du renouvellement urbain n'ont pas pu endiguer la périurbanisation.



HYPOTHÈSE 2 :

En 2050, les investissements dans les RER métropolitains porteront des modèles territoriaux plus multipolarisés.



HYPOTHÈSE 3 :

En 2050, la mise en oeuvre du ZAN et du ZEN amèneront un recentrage de l'urbanisation dans les coeurs d'agglomération.



La mise en œuvre du renouvellement urbain nécessite de nouveaux outils et modes de portage fonciers qui place sa mise en œuvre à grande échelle dans un temps long. 2050 est un horizon court pour voir le résultat de la mise en œuvre du renouvellement urbain. La périurbanisation peut être complémentaire si elle est compensée par une organisation efficace de la mobilité. Cela explique le résultat partagé et mitigé de l'avis des experts sur l'hypothèse 1 d'évolution

Les experts voient d'un œil favorable la réalisation d'un RER métropolitain permettant une croissance des petites villes situées à ½ heures des grands centres urbains. (Exemples de Saint-Sulpice ou L'île Jourdain cités) Cependant, cette vision est modérée pour certains experts en fonction des réalités actuelles : positionnement des gares par rap-

port aux centralités, acteurs, fonctionnement, etc. Tous s'accordent sur la nécessité d'une cohérence urbanisme – transport, à partir de pôles d'échanges multimodaux.

Le dire des experts fait ressortir la nécessité de définir précisément le cœur d'agglomération, les polarités, les centralités. Le recentrage de l'urbanisation est perçu globalement comme favorable, mais nuancé en fonction des contextes territoriaux, selon la taille des villes (entre métropole, ville moyenne, petite ville et cœur de village) et le cadre de vie que la centralité offre (centre historique).

De façon générale, les experts ne semblent pas opposer périurbanisation et centralisation. L'enjeu majeur qui semble partagé est l'organisation de la multipolarité et les performances de mobilité associées.

