



SCOT

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE
SYNDICAT MIXTE DU PAYS
DU SUD TOULOUSAIN

RAPPORT DE PRÉSENTATION

4

**EXPLICATION ET
JUSTIFICATION**

Document **approuvé**
29 OCTOBRE 2012



Sommaire

Sommaire	2
Un SCOT élaboré dans le cadre d'une réflexion InterSCOT	3
Historique de l'InterSCOT	3
La vision stratégique de L'InterSCOT	4
Des défis majeurs repérés pour l'aire l'urbaine	4
Mieux accueillir et diversifier les fonctions (objectifs réactualisés de la charte InterSCOT)	4
De grandes orientations thématiques	4
Des principes d'aménagement	4
Les choix retenus au PADD	6
L'élaboration du PADD	6
Construire le territoire autour de polarités compte tenu de l'évolution démographique	6
Les scénarii d'évolution de la population à l'horizon 2030	7
Accueillir les nouveaux habitants en s'adaptant aux capacités du territoire	8
Préserver et valoriser le territoire pour les générations futures au travers de ses richesses naturelles et agricoles	9
Affirmer la préservation des milieux naturels	9
Préserver une identité rurale du territoire	9
Définir des objectifs et mettre en œuvre une stratégie de développement économique	10
Tendre vers un rapport d'1 emploi pour 3,5 habitants	10
Positionner une stratégie de développement économique	10
Affirmer un développement équilibré de l'activité commerciale	11
Assurer une urbanisation durable pour tous : un mieux vivre ensemble	11
Un nouveau modèle urbain durable	11
Un développement urbain de qualité et de proximité	12
Promouvoir une mobilité pour tous et une accessibilité à tout	12
Un territoire plus fluide	12
Développer des modes de transports variés	13
Les choix retenus au DOO	14
Les principes rédactionnels	14
Les prescriptions	14
Les recommandations	14
Explications générales par chapitre	14
Organiser un développement équilibré à l'horizon 2030	14
Préserver et valoriser le territoire pour les générations futures au travers de ses richesses naturelles et agricoles	14
Définir des objectifs et mettre en œuvre une stratégie de développement économique	15
Assurer une urbanisation durable pour tous : un mieux vivre ensemble	15
Promouvoir une mobilité pour tous et une accessibilité à tout	16
Explication des grandes orientations	16
La mise en œuvre de l'objectif de maîtrise de l'accueil démographique et de polarisation	16
La définition et la localisation des espaces naturels à protéger et la mise en perspective de la Trame Verte et Bleue	17
La territorialisation de l'objectif de développement urbain maîtrisé	23
Les objectifs chiffrés de limitation de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers	25

Un SCOT élaboré dans le cadre d'une réflexion InterSCOT

Un travail de diagnostic, de définition d'orientations générales et d'élaboration d'un cadre de référence pour une cohérence territoriale, la vision stratégique de l'InterSCOT, a été mené, depuis 2002, à l'échelle de l'Aire Urbaine de Toulouse.

Le GIP InterSCOT a été mobilisé pour mener des études facilitant la cohérence des projets à l'échelle de l'aire urbaine. Une première phase de diagnostics et de mise en relief d'enjeux s'est caractérisée par une démarche de prospective (menée à travers deux séminaires en 2005 et 2007) et la formalisation d'une contribution prospective de l'InterSCOT. Par ailleurs elle a permis l'élaboration d'un diagnostic et d'un état initial de l'environnement à échelle InterSCOT.

Pour accompagner l'élaboration des Projets d'Aménagement et de Développement Durables, l'InterSCOT a proposé l'animation de commissions sur les quatre axes de la Charte en 2006-2007, la tenue de quatre ateliers territoriaux de présentation des pré-PADD au début de l'été 2007, l'élaboration d'une synthèse du projet InterSCOT (la vision stratégique) et enfin la tenue d'ateliers territoriaux de présentation des 4 PADD de SCOT d'avril à septembre 2009.

Pour contribuer à l'élaboration des orientations des SCOT (Document d'Orientations et d'Objectifs), l'InterSCOT a initié l'organisation de 5 groupes de travail thématiques en 2009, une contribution aux DOO (ou DOG) synthétisant ces travaux, et la tenue d'ateliers territoriaux de présentation des orientations de chaque SCOT en 2010 et 2011.

A l'issue de ces réflexions, une vision stratégique de l'InterSCOT a été élaborée.

HISTORIQUE DE L'INTERSCOT

La charte InterSCOT puis la vision stratégique mettent en exergue un modèle de développement urbain durable et soutenable de l'Aire Urbaine de Toulouse. Ce modèle structure l'urbanisation du territoire autour de centralités renforcées dans l'agglomération toulousaine (Toulouse et centralités de secteurs de banlieue) et autour de pôles d'équilibre et de pôles complémentaires sur les territoires périurbains. Elle a également comme objectif de constituer et de développer des territoires organisés en bassins de vie à l'autonomie renforcée. Différentes finalités sont attendues, à savoir tendre vers un équilibre entre l'habitat et l'emploi, offrir les services et commerces à proximité, s'orienter « vers un urbanisme de proximité plus dense aux abords des transports en commun ». Enfin, elle met l'accent sur les enjeux de la gestion économe des sols, de la protection de l'environnement ou de l'agriculture, des paysages et de la prévention des risques.

Il a alors été décidé de définir le contenu d'une Charte InterSCOT comme référence aux travaux de SCOT, et de mettre en place quatre SCOT (Sud toulousain, Nord toulousain, Lauragais et grande Agglomération toulousaine) prenant place au sein d'une structure « InterSCOT » et couvrant 433 communes dans 3 Départements et 2 Régions. Celle-ci offre un partage des travaux dans un souci de cohérence à l'échelle de l'aire urbaine, une concertation entre les syndicats mixtes, une mutualisation des réflexions sur les projets présents sur le territoire et enfin un lieu d'échange et de dialogue avec les SCOT périphériques. Le GIP InterSCOT, structure de mise en œuvre du projet InterSCOT, associe également à ses travaux l'Etat, le Conseil Régional, le Conseil Général et les différentes personnes publiques associées.



PERIMETRE DE L'INTERSCOT

LA VISION STRATEGIQUE DE L'INTERSCOT

DES DEFIS MAJEURS REPERES POUR L'AIRE URBAINE

La Vision Stratégique constitue une proposition concertée visant à répondre à 3 grands défis formalisés à l'issue d'une réflexion prospective :

- le défi du rayonnement et de la compétitivité : il s'agit de renforcer l'attractivité et le rayonnement de l'aire urbaine en fédérant les énergies à l'échelle métropolitaine ;
- le défi de la cohésion sociale : l'objectif est de répondre aux phénomènes d'exclusion et assurer de véritables solidarités territoriales en particulier entre les SCOT périurbains et le territoire de la ville-centre ;
- le défi de la ville maîtrisée : l'ambition de l'InterSCOT est de favoriser le renouvellement de la ville vers plus de densité de manière à économiser l'espace et constituer une véritable charpente paysagère et naturelle.

MIEUX ACCUEILLIR ET DIVERSIFIER LES FONCTIONS (OBJECTIFS REACTUALISES DE LA CHARTE INTERSCOT)

Les perspectives d'accueil démographiques sont à mettre au regard de la très forte attractivité de l'aire urbaine toulousaine ces dernières décennies, tout particulièrement durant les années 2000.

Les projections de l'INSEE pour la période 2008-2030 sont comprises entre 15 000 et 18 000 nouveaux habitants par an sur le territoire InterSCOT. Ces perspectives, complétées par les besoins liés au desserrement des ménages, nécessiteraient la production de 11 000 à 14 000 logements par an.

L'ampleur de l'effort s'accompagne d'une volonté de polariser plus largement la croissance sur les principaux pôles urbains, que ce soit l'agglomération toulousaine ou les pôles d'équilibre périurbains pour ménager et préserver les espaces ruraux, notamment agricoles.

Par ailleurs, un rééquilibrage des fonctions sur les territoires est proposé à travers une ambition forte en matière de création d'activités et d'emplois sur les 3 SCOT périurbains : tendre vers un ratio de 1 emploi pour 3,5 habitants.

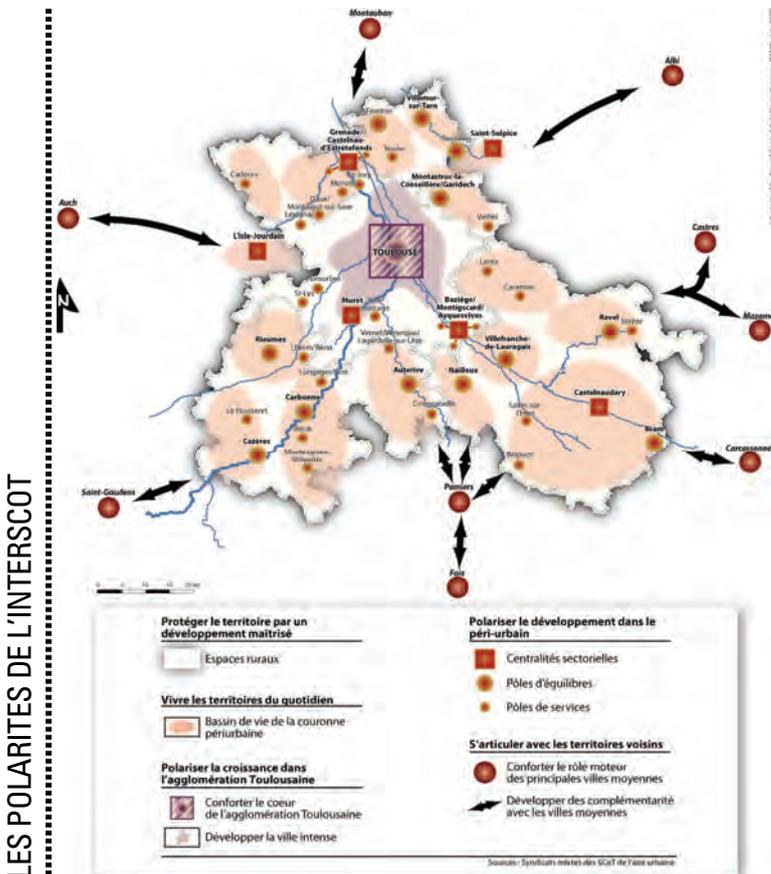
DE GRANDES ORIENTATIONS THEMATIQUES

En complément, les travaux InterSCOT ont permis de mettre l'accent sur des enjeux et de possibles orientations communes aux 4 SCOT de l'aire urbaine, au travers de 4 entrées thématiques :

- construire des territoires à vivre ;
- accueillir et conforter l'activité économique et l'emploi ;
- renforcer l'accessibilité, organiser les échanges ;
- valoriser le patrimoine, économiser les ressources, garantir la santé publique.

DES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- Maîtriser l'urbanisation :
 - Définir en préalable les territoires non urbanisés stratégiques à protéger ;
 - Valoriser les espaces non urbanisés au sein d'une charpente paysagère ;
 - Limiter et conditionner l'expansion urbaine.
- « Polariser » : promouvoir un modèle urbain polycentrique et hiérarchisé :
 - Structurer le territoire autour de bassins « à vivre » ;
 - Polariser la croissance sur les territoires les plus capables de l'accueillir ;
 - Développer des complémentarités avec les villes moyennes proches.





- Traduire spatialement le modèle de développement économique :
 - Révéler et conforter des pôles économiques métropolitains ;
 - Appuyer le développement économique sur des centralités sectorielles ;
 - Construire de véritables sites économiques de bassin dans le périurbain ;
 - Favoriser l'émergence de filières de diversification des activités et des emplois.
- « Relier » : une organisation en bassins de vie reliés à un cœur d'agglomération bien desservi :
 - Cœur d'agglomération : passer de l'étoile à la toile ;
 - Secteur périurbain proche : conforter et desservir les polarités ;
 - Secteur périurbain éloigné : relier les polarités au cœur d'agglomération.

Outre les réflexions et travaux propres au territoire, il convient donc de garder à l'esprit que le SCOT tient compte des études, des débats, des réflexions et des orientations qui ont émergé dans le cadre de la démarche InterSCOT.

Les travaux ont systématiquement été menés en parallèle et ont régulièrement permis une interpellation entre la vision à l'échelle de l'aire urbaine et le projet à l'échelle du SCOT.

Pour les besoins de l'étude démographique, mais également pour répondre à la volonté du territoire de mettre en œuvre une stratégie de développement territorial, le territoire s'organise autour de 4 bassins de vie : bassin de vie d'Auterive, bassin de vie de Carbonne, bassin de vie de Cazères et bassin de vie de Rieumes.

D'une manière générale, tous les bassins de vie ont connu une croissance démographique supérieure à la moyenne départementale. Cependant, des situations différentes ont été observées selon les bassins de vie, ce qui explique des réflexions parfois différentes sur l'organisation du territoire.

LES SCENARII D'EVOLUTION DE LA POPULATION A L'HORIZON 2030

Le principe des scénarii consiste à partir des effectifs d'une population, à choisir un point de départ précis et une tendance d'évolution, et à les prolonger dans les années futures.

3 scénarii de projection démographique ont été réalisés à l'horizon 2020 lors de l'élaboration du pré-PADD :

- une projection de la Maison de l'Habitat : 128 000 habitants en 2020 ;
- une projection de l'INSEE : 95 000 à 98 000 habitants en 2020 ;
- une projection du CG 31 DAEDL : 104 000 habitants en 2020.

Pour l'élaboration du PADD, 2 nouveaux scénarii de projection démographique ont été réalisés à l'horizon 2030 par le CG 31 DAEDL :

- une projection haute selon la même méthode que pour celle de 2020, mais en prenant en compte le ralentissement de la natalité et la tendance 1999-2008 : 119 000 habitants en 2030 ;
- une projection basse, prenant en compte les interrogations fortes liées au contexte actuel (Grenelle de l'environnement, coût du carburant, conjoncture immobilière et financière) à partir d'une tendance longue observée entre 1990 et 2008 : 105 000 habitants en 2030.

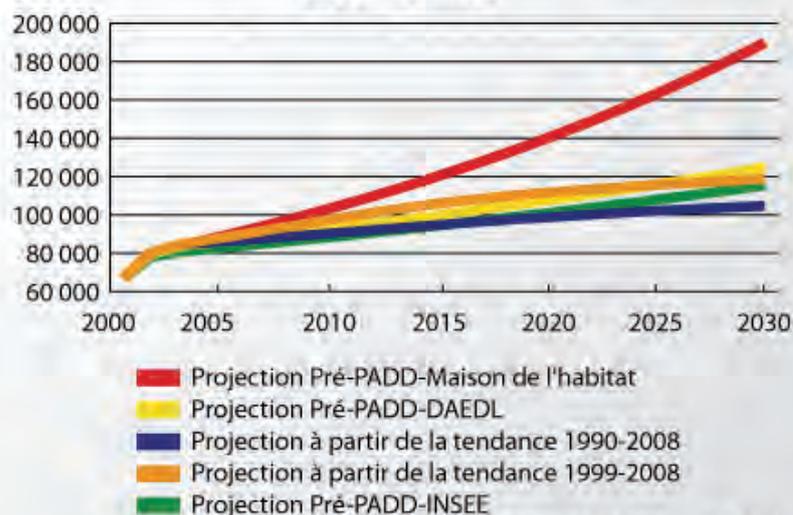
Compte tenu de la conjoncture actuelle, de la volonté de maîtriser le développement démographique du territoire et de la difficulté de l'exercice de prospective, les élus du SCOT Sud Toulousain ont souhaité retenir, après débat, un scénario intermédiaire entre la projection haute et la projection basse réalisées lors de l'élaboration du PADD.

Pour évaluer les besoins des populations, les populations suivantes seront prises en compte :

- 2020 : environ 105 000 habitants ;
- 2030 : environ 116 600 habitants.

Il s'agit alors de préparer le territoire à accueillir une population supplémentaire de 24 400 habitants à l'horizon 2030.

Les scénarii d'évolution de la population à l'horizon 2020 et 2030



Sources : Maison de l'Habitat, INSEE, CG31-DAEDL

QUELLE POPULATION EN 2030 ?

ACCUEILLIR LES NOUVEAUX HABITANTS EN S'ADAPTANT AUX CAPACITES DU TERRITOIRE

La loi fixe un certain nombre de principes que le SCOT se doit de respecter :

- organisation de l'espace et respect des équilibres entre espaces urbains et à urbaniser d'une part, et espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers, d'autre part ;
- développement urbain maîtrisé et équilibre entre l'habitat, l'activité économique et artisanale ;
- préservation des sites naturels, agricoles et forestiers et restructuration des espaces urbanisés.

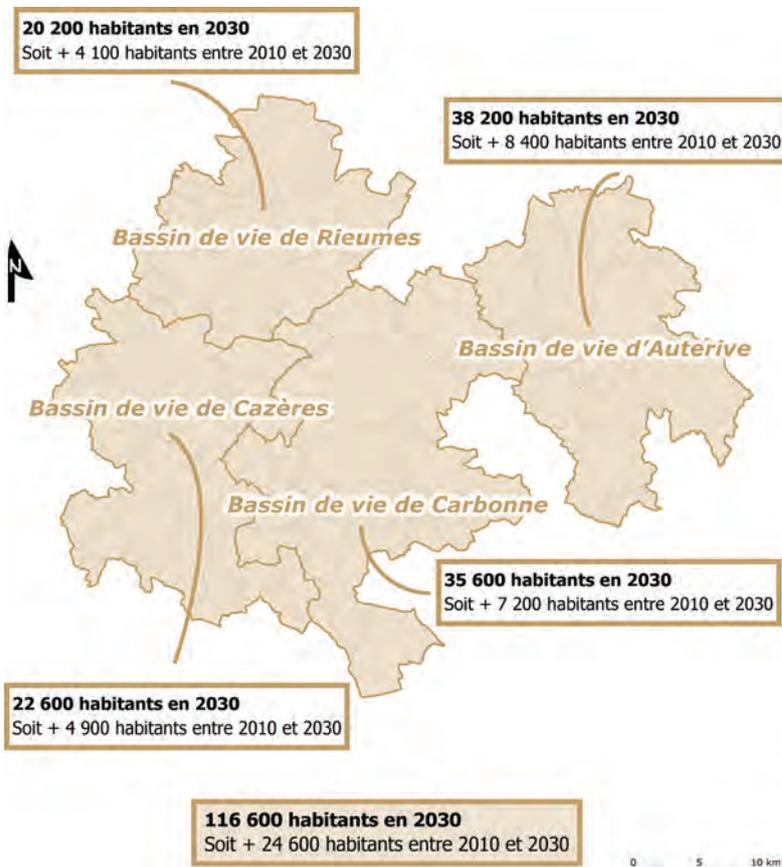
C'est dans le respect de ce cadre et de ces principes que le SCOT définit la manière dont peuvent être accueillis, dans les meilleures conditions de nouveaux habitants.

Le choix de la répartition de ces nouveaux arrivants sur le territoire doit alors être établi en fonction des logements proposés ou à construire, des infrastructures existantes ou à développer, et des emplois offerts ou à créer.

Par conséquent, la construction d'un territoire autour de polarités n'en demeure pas moins incontournable pour parvenir à organiser un développement équilibré à l'horizon 2030. Cette construction s'élabore alors par la mise en œuvre, la distinction et le renforcement de :

- 4 bassins de vie (Auterive, Carbonne, Cazères et Rieumes),
- 4 pôles d'équilibre, polarisant les quatre bassins de vie du territoire (Auterive, Carbonne et Marquefave, Cazères/Palaminy/Couladère, Rieumes),
- 7 pôles de services, polarisant l'accueil en complément des pôles d'équilibre (Cintegabelle et le tripôle Le Vernet, Venerque, Lagardelle pour le bassin de vie d'Auterive ; Noé-Longages / Montesquieu-Volvestre / Rieux-Volvestre pour le bassin de vie de Carbonne ; Le Fousseret pour le bassin de vie de Cazères ; le bipôle Lherm-Bérat pour le bassin de vie de Rieumes).

Par ailleurs, le PADD affirme le principe du « développement maîtrisé » dans toutes les communes du territoire. Cet objectif s'explique par la volonté de réduire l'impact du développement urbain sur l'environnement et l'agriculture mais également de le rationaliser de manière à mieux maîtriser son coût en matière de gestion des équipements publics. Cette stratégie se matérialise notamment à travers la mise en place d'un développement urbain recentré sur les bourgs et limitant l'extension des hameaux.



REPARTIR LES HABITANTS

PRESERVER ET VALORISER LE TERRITOIRE POUR LES GENERATIONS FUTURES AU TRAVERS DE SES RICHESSES NATURELLES ET AGRICOLES

AFFIRMER LA PRESERVATION DES MILIEUX NATURELS

Les espaces naturels sont au cœur des problématiques actuelles et à venir en matière de développement durable. En effet, la préservation de la biodiversité, et par conséquent des richesses naturelles et agricoles, doit être une priorité dans la définition des objectifs et la mise en œuvre des moyens pour y parvenir. Différents aspects peuvent alors être abordés afin de justifier les choix retenus.

Afin de préserver le maillage écologique des espaces naturels, milieux et habitats, quatre objectifs sont fixés : préserver les espaces naturels remarquables, assurer une continuité d'espaces naturels le long des réseaux, mettre en œuvre la couronne verte de l'agglomération toulousaine et maintenir les espaces naturels ordinaires.

Ces objectifs s'inscrivent en réponse au constat évoqué dans le diagnostic : la perte de plus de 290 hectares d'espaces naturels et agricoles par an depuis 2000 pour les besoins de l'habitat, de l'activité économique et de l'exploitation des ressources naturelles. Bien que le SCOT exprime une forte volonté de maîtriser l'accueil démographique à l'horizon 2030, la préservation du maillage écologique des espaces reste une priorité qui s'inscrit dans le maintien des grands équilibres entre espaces urbains et à urbaniser d'une part, et espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers d'autre part.

L'objectif du SCOT est alors de repérer de manière précise cette richesse naturelle, de la préserver et de la mettre en valeur, voire même dans certains cas de l'accroître. Il est également nécessaire, au regard de la pression urbaine croissante sur le territoire, de déterminer et d'organiser un schéma cohérent, incluant des continuités écologiques, de manière à constituer une véritable trame verte et bleue de par ces corridors. En parallèle, la mise en œuvre de la couronne verte au sein de l'agglomération toulousaine participe à la création d'un grand « poumon vert », confortant les continuités écologiques, et protégeant les espaces naturels à enjeu ainsi que l'agriculture périurbaine.

PRESERVER UNE IDENTITE RURALE DU TERRITOIRE

Protéger l'agriculture et développer une agriculture de qualité est un objectif global majeur dans le cadre de la mise en œuvre du SCOT. La maîtrise des développements urbains, de manière à préserver et à pérenniser le plus possible les espaces agricoles, s'inscrit dans cette démarche. Pour se faire, l'objectif est de diviser par deux la consommation d'espaces agricoles à destination de l'urbanisation.

Compte tenu de cette volonté et des évolutions démographiques envisagées (accueil de nouveaux habitants), des objectifs ont été fixés afin de densifier les territoires urbains (constructions neuves ou restructuration des espaces urbanisés).

Le choix de conserver au territoire son attractivité passe également par la préservation de la qualité de ses paysages dans le cadre d'un développement durable et de la lutte contre une diffusion anarchique du bâti. La valorisation des paysages s'appuie sur la Charte architecturale et paysagère élaborée par le Pays du Sud Toulousain. Par ailleurs, le SCOT fait le choix d'une meilleure gestion des ressources. Elle concerne particulièrement l'eau mais aussi les économies et le développement des énergies renouvelables. Pour garantir l'efficacité et l'efficience de cette gestion raisonnée, le SCOT s'inscrit dans la démarche du Plan Climat Energie Territorial mis en place par le Pays du Sud Toulousain. Enfin une meilleure gestion des politiques d'exploitation des gisements de granulats s'avère indispensable au regard de la multiplicité des gravières existantes et du volume conséquent extrait.

Cet encadrement s'inscrit d'ailleurs dans l'objectif plus général de prévenir les risques, de diminuer les nuisances et les pollutions, et d'améliorer la gestion des déchets.



DEFINIR DES OBJECTIFS ET METTRE EN ŒUVRE UNE STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

TENDRE VERS UN RAPPORT D'1 EMPLOI POUR 3,5 HABITANTS

L'accroissement de la population au cours des dernières années et les perspectives de croissance démographiques à venir redéfinissent le ratio habitants / emploi vers lequel il est nécessaire de tendre afin d'assurer une stratégie de développement cohérente au sein du territoire et de l'InterSCOT en général. En effet, toute dégradation du rapport habitants / emploi implique une dépendance plus marquée du territoire vis-à-vis de l'agglomération. De ce fait, il s'avère nécessaire, dans une projection à 2030 de environ 24 400 nouveaux habitants sur le territoire, de pouvoir créer 13 700 emplois sur les vingt ans à venir. Cela permettrait d'atteindre le ratio fixé en concertation dans le cadre de l'InterSCOT, soit 1 emploi pour 3,5 habitants.

Lors de l'élaboration du SCOT, cet objectif s'est trouvé justifié par le souhait de réduire les migrations pendulaires au sein des territoires et de rapprocher les habitants de leur emploi afin de diminuer les coûts humains, environnementaux et financiers engendrés par ces déplacements domicile-travail. Dans le cadre de migrations pendulaires choisies, le développement d'une offre de transports en commun adéquate permet alors de diminuer les effets négatifs évoqués.

Par ailleurs, la création d'emplois au sein du territoire permettrait à celui-ci de bénéficier de richesses supplémentaires, directes ou indirectes : attractivité du territoire pour les entreprises, développement des infrastructures, fiscalité, financement des équipe-

ments publics. Plus précisément, la priorité, en termes de création de richesses, doit être orientée vers la création d'emplois dits productifs. Ceux-ci sont en effet vecteurs d'externalités positives plus marquées que celles s'appliquant aux emplois dits résidentiels, qui ne doivent cependant pas être négligés.

POSITIONNER UNE STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Afin de respecter les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers, la définition et la mise en œuvre de la stratégie de développement économique du territoire doit s'inscrire dans une perspective durable et permettre un développement équilibré. Effectivement, ce développement doit respecter l'équilibre entre l'habitat, l'activité économique et l'activité artisanale dans l'espace rural et il doit permettre la préservation des sites naturels et agricoles.

La stratégie de développement économique, ancrée dans une démarche environnementale, est bâtie sur un développement à deux niveaux :

- des sites économiques de bassin de vie (d'intérêt InterSCOT) où l'emploi productif est privilégié. Ces sites, peut nombreux, portés préférentiellement par une intercommunalité, se caractérisent par une stratégie d'accueil en développant les services aux entreprises et une desserte de qualité aussi bien en transports en commun que routière et une accessibilité internet à très haut débit ;
- des sites économiques d'intérêt local ou de proximité, dédiés principalement à l'économie résidentielle et artisanale.



Cette hiérarchisation n'exclut pas la création ponctuelle de sites de petite activité lorsqu'ils répondent à des besoins locaux bien identifiés et ne pouvant s'intégrer dans l'urbanisation existante.

Par ailleurs, le projet économique du territoire est conçu en lien avec les spécificités que présente le Sud Toulousain. Il en est ainsi des filières des filières économiques porteuses, agricoles et industrielles (agriculture locale de qualité, méthanisation, chanvre, éco-construction dans le bâtiment, activités de pointe dans l'industrie). Le tourisme de loisirs et de proximité et la culture contribuent également à l'autonomie et au rayonnement du Sud Toulousain.

AFFIRMER UN DEVELOPPEMENT EQUILIBRE DE L'ACTIVITE COMMERCIALE

Le développement de l'activité commerciale représente un objectif majeur inscrit dans la stratégie de développement économique du territoire. En effet, cette partie du secteur tertiaire est à prendre en considération de manière spécifique compte tenu du poids économique qu'il représente et des enjeux soulevés par le paysage commercial dans l'évolution législative actuelle. L'offre commerciale est un élément contribuant au renforcement et à l'autonomie économique du territoire, et son développement vise à réduire la dépendance vis-à-vis de l'agglomération et à renforcer les fonctions et l'emploi présents sur le territoire.

A ce titre, les objectifs du schéma de cohérence territoriale en matière d'activités commerciales doivent répondre aux principes de revitalisation des centres urbains et ruraux et de mise en valeur des entrées de villes. L'activité commerciale d'« envergure » tout comme le petit commerce sont ainsi pris en considération et soutenus chacun à leur niveau. La valorisation des paysages est également un élément incontournable dont il faut tenir compte dans le développement de cette offre et de ces activités.

En outre, dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie de développement économique, les zones d'activités existantes et futures doivent être porteuses d'un projet attractif respectueux de l'organisation de l'espace et de l'équilibre environnemental en intégrant la règle de restructuration des espaces urbanisés et d'un développement urbain maîtrisé.

ASSURER UNE URBANISATION DURABLE POUR TOUS : UN MIEUX VIVRE ENSEMBLE

UN NOUVEAU MODELE URBAIN DURABLE

Face aux enjeux spatiaux qui se dessinent pour les années à venir au sein des territoires, la question de l'utilisation de l'espace est primordiale. Celle-ci doit pouvoir apporter des réponses constructives et responsables pour la préservation de l'environnement et de l'équilibre foncier. Le SCOT définit différents objectifs afin de pouvoir répondre aux principes d'un développement urbain maîtrisé et équilibré dans l'espace rural et de la préservation des sites naturels et agricoles. Ces objectifs s'appliquent à économiser l'espace et à favoriser une urbanisation durable pour tous, respectueux des grands équilibres entre les espaces urbains et les espaces à urbaniser et les espaces ruraux.

Par ailleurs, limiter l'urbanisation et densifier celle-ci deviennent nécessaire pour d'une part maintenir l'activité agricole, et d'autre part sauvegarder le patrimoine historique et architectural des centres anciens. A ce titre, le modèle urbain choisit de privilégier les secteurs en continuité des noyaux villageois et un développement très limité des hameaux afin de lutter contre le mitage des espaces agricoles.

Dans ce cadre, la problématique de l'habitat doit faire l'objet d'une analyse particulièrement fine compte tenu des projections de croissance démographique retenues et des besoins ressentis et à venir. L'équilibre de la construction doit s'insérer dans la réponse à apporter à la demande locale en logements, en prenant toujours en compte la volonté de diversification et de mixité sociale dans l'habitat.



En parallèle, pour proposer une offre de logements maîtrisée et adaptée au modèle de développement, des objectifs d'accueil et de répartition des nouveaux habitants doivent être quantifiés et planifiés selon les différents bassins de vie et pôles sous jacents. Plus particulièrement, il s'agit également de préciser l'offre de logements financièrement accessibles à toutes les catégories de population et répondant aux différents temps de la vie. Enfin, une urbanisation équilibrée et durable pour tous implique d'améliorer la qualité de l'habitat et de répondre ainsi de manière citoyenne à la question environnementale.

UN DEVELOPPEMENT URBAIN DE QUALITE ET DE PROXIMITE

Les évolutions démographiques mises en exergue (arrivée de nouveaux habitants, accroissement de la population, vieillissement de la population, ...) entraînent des changements socio-démographiques et socio-économiques et impliquent de nouveaux besoins et de nouveaux enjeux.

Accueillir au mieux ces nouvelles populations et répondre aux besoins présents et à venir des habitants nécessitent de mener une réflexion sur les services et les équipements disponibles.

Une analyse de l'existant et de ses améliorations possibles peut permettre le développement d'une offre de services et d'équipements de qualité sur le territoire. En développant l'offre structurant les pôles, les bassins de vie gagnent en autonomie et renforcent leur ancrage dans un développement urbain maîtrisé et respectueux de l'équilibre urbain / rural.

Par ailleurs, anticiper les demandes à venir suivant la polarisation des territoires peut participer, de manière clairvoyante, à mettre en œuvre une répartition cohérente de l'offre de proximité. La proximité immédiate permet de limiter les déplacements quotidiens polluants. L'implantation des services et des équipements est donc encouragée dans les centres bourgs et les secteurs à proximité. Leur localisation doit également faciliter et favoriser les démarches intergénérationnelles dans le cadre de la construction de ce modèle.

PROMOUVOIR UNE MOBILITE POUR TOUS ET UNE ACCESSIBILITE A TOUT

UN TERRITOIRE PLUS FLUIDE

Dans une société où la mobilité est de plus en plus recherchée et demandée, la question des déplacements est une problématique récurrente dans le cadre du développement durable et de la mise en œuvre d'un modèle environnemental durable. En effet, environnement et déplacements sont fortement liés et par conséquent la cohérence entre urbanisme et transport est primordiale pour le SCOT.

L'accessibilité du territoire doit être possible et facilitée aussi bien au niveau interne, au sein du territoire, qu'au niveau externe vers et à partir de l'agglomération toulousaine mais également des territoires périphériques. Les échanges participent à la construction du lien social et au développement économique. Ils sont donc à privilégier pour permettre aux hommes de mieux se déplacer. Il en va de même pour la circulation des marchandises.

Cependant, dans le même temps, l'objectif prioritaire de réduire les déplacements fait aujourd'hui unanime consensus. Diminuer les externalités négatives produites par ce phénomène (pollutions, émission de gaz à effet de serre, nuisances sonores, mais aussi embouteillage, saturation du trafic ...) est indispensable pour répondre aux objectifs fixés par les traités internationaux et les textes juridiques nationaux. La nécessité de parvenir à un découplage entre le développement économique et l'augmentation des flux de transport implique ainsi des pratiques de mobilité plus économes en énergie.



Par ce constat, il peut ainsi être souhaitable d'opérer une distinction entre les différents modes de déplacement et d'isoler dans l'analyse les déplacements dits « polluants ». Le but d'une telle distinction est alors de pouvoir permettre l'amélioration de l'offre de transports et des dessertes en transports des pôles urbains et économiques pour répondre de manière plus précise aux besoins des habitants. Encourager ces derniers à devenir des usagers, et mieux des usagers réguliers, s'inscrit dans une démarche environnementale et éco responsable.

Par ailleurs, dans le cadre de la mise en œuvre des politiques d'aménagement, la prise en compte des grands projets d'infrastructures métropolitains comme la LGV doit s'insérer dans la réflexion autour de l'organisation de l'espace du territoire. Il en est de même pour l'accessibilité à l'aéroport de Toulouse-Blagnac. En effet, de nouveaux flux de déplacements seront générés, que ce soit des flux liés aux projets économiques ou commerciaux, ou des flux liés aux nouveaux équipements régionaux.

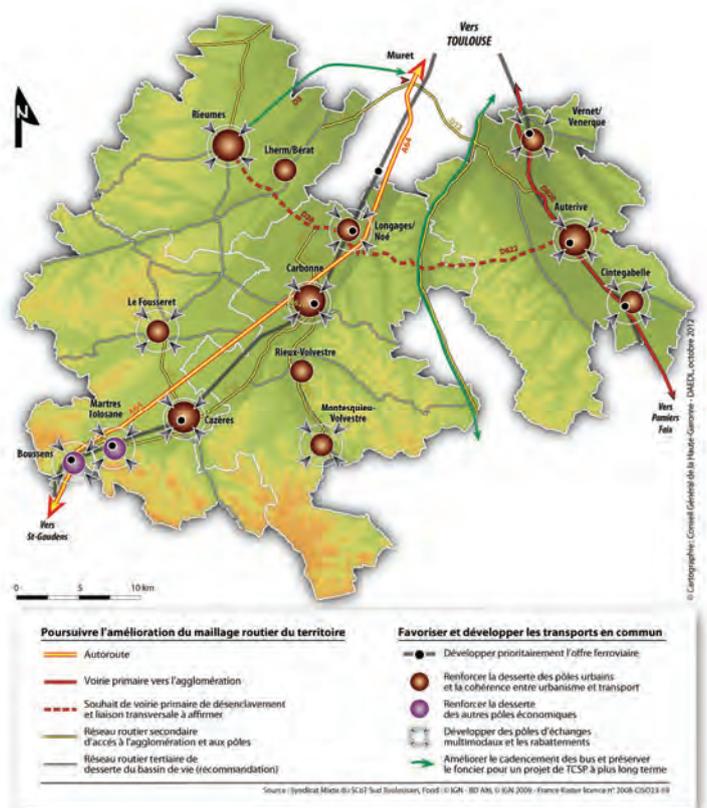
DEVELOPPER DES MODES DE TRANSPORTS VARIÉS

Si les modes de déplacements non polluants sont à privilégier, la poursuite de l'amélioration du maillage routier est tout aussi importante pour le développement économique et l'accessibilité aux équipements et services. L'aménagement des liaisons routières primaires participe à un développement urbain maîtrisé en reliant les différents bassins de vie, voire même les pôles d'équilibre entre eux. La sécurité et les temps de trajet constituent ainsi une priorité pour le territoire. Par ailleurs, la qualité du réseau routier secondaire est également à préserver. Ces voies garantissent et complètent l'accessibilité des différents bassins de vie et permettent les liaisons entre les différents pôles d'équilibre et de services.

En parallèle, pour diversifier les modes de déplacements et limiter les externalités négatives liées aux déplacements dits « polluants », le développement de l'offre de transports en commun au sein du territoire et vers l'agglomération et les territoires extérieurs est incontournable. D'autre part, le développement d'une offre cadencée sur les itinéraires choisis s'avère nécessaire pour rendre cohérente et fluide l'offre de transports en commun.

L'intermodalité est également une priorité à mettre en pratique et le transport ferroviaire des marchandises est à favoriser. Respectueuses d'un développement équilibré dans l'espace rural entre l'habitat, l'activité économique et artisanale et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers, ces mesures répondent également au principe de prévention des risques et au principe de mise en valeur des entrées de villes.

Enfin l'objectif du SCOT vise également à poursuivre le développement des pistes cyclables et des modes doux. Ces moyens de déplacement permettent de diminuer les trajets automobiles de courtes distances au sein de chaque commune. Le maillage d'un réseau de pistes, véritable atout de valorisation des paysages, peut également permettre la desserte d'équipements de proximité et encourager ces modes de transport.



Les choix retenus au D00

Le Document d'Orientations et d'Objectifs (D00) traduit par des orientations les objectifs et principes d'aménagement et de développement durables qui sont exposés dans le PADD.

EXPLICATIONS GÉNÉRALES PAR CHAPITRE

ORGANISER UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ À L'HORIZON 2030

Ce chapitre détermine les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers. À ce titre, des prescriptions relatives à la définition des éléments de l'armature territoriale y sont développées (bassins de vie, pôles d'équilibre, pôles de services, mais encore communes non pôles).

En outre, il a pour objet la définition des conditions d'un développement urbain maîtrisé et des objectifs et principes de la politique de l'urbanisme et de l'aménagement. Ces conditions imposent notamment une maîtrise de la consommation foncière et des capacités de développement des hameaux. Une prescription y établit un document graphique précis.

Le chapitre précise également les conditions d'un développement équilibré. Ainsi, des objectifs quantitatifs et qualitatifs à 2020 et 2030 sont détaillés en termes de maîtrise de l'accueil de population (105 000 habitants en 2020 et 116 600 en 2030), d'accueil des pôles urbains (pôles d'équilibre et pôles de services) et de polarisation (71% des nouveaux habitants dans les pôles).

PRESERVER ET VALORISER LE TERRITOIRE POUR LES GÉNÉRATIONS FUTURES AU TRAVERS DE SES RICHESSES NATURELLES ET AGRICOLES

Afin de préserver le maillage écologique, des prescriptions sont élaborées concernant les espaces naturels remarquables, les espaces naturels à prendre en compte, les corridors écologiques, la couronne verte, et les espaces ordinaires à protéger. En effet, le territoire présente des attributs sur toutes ces richesses. L'établissement d'un document graphique détaillé vient expliciter et préciser ces orientations.

Ainsi, ce chapitre détermine les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers.

LES PRINCIPES REDACTIONNELS

Le Document d'Orientations et d'Objectifs (D.O.O.) comporte deux grands types d'orientations : des prescriptions et des recommandations.

LES PRESCRIPTIONS

Ce sont des mesures qui précisent la mise en œuvre des orientations du SCOT en étant directement opposables aux documents de rang inférieur, qu'il s'agisse des documents d'urbanisme (cartes communales, POS-PLU) ou de plans et programmes thématiques (PLH, PDU ...).

L'opposabilité de ces prescriptions s'appréciera de deux manières suivant le degré de précision des orientations :

- le plus souvent en termes de compatibilité, ce qui signifie le respect des orientations du SCOT en reprenant et en adaptant « l'esprit » de ces orientations dans les documents de rang inférieur ;
- plus exceptionnellement en termes de conformité, ce qui sous-entend un respect strict et à « la lettre » des orientations du SCOT qui auront été définies avec précisions. Ce cas s'applique aux Zones d'Aménagement Commercial.

LES RECOMMANDATIONS

Les recommandations sont des mesures incitatives qui faciliteront la mise en application des objectifs du PADD mais qui n'ont pas de caractère opposable.

Il s'agit :

- soit de mesures qui ne relèvent pas du domaine d'applicabilité et d'opposabilité d'un SCOT ;
- soit de propositions et suggestions qui pourraient être mises en application dans les documents de rang inférieur, mais qui restent de nature optionnelle. Ces orientations sont détaillées au travers des cinq chapitres thématiques structurant le D00.

Il définit la localisation des espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger. Il précise les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en état des continuités écologiques.

En outre, il définit les principes de protection des paysages et de valorisation de la qualité de ceux-ci en renforçant la prise en considération du paysage dans toutes les études, en valorisant les paysages des itinéraires de déplacement, et en favorisant la création et le maintien des paysages agricoles et riches en biodiversité. Enfin, le DOO fixe des objectifs sous la forme de prescriptions et de recommandations pour la gestion et l'économie des ressources (eau, énergie, extraction de granulats) et pour garantir la santé publique (prévention des risques, diminution des diverses pollutions, nuisances .et déchets).

DEFINIR DES OBJECTIFS ET METTRE EN ŒUVRE UNE STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Ce chapitre détermine les conditions d'un développement équilibré en matière d'activité économique et artisanale. Ces conditions précisent les objectifs de développement de l'emploi pour une économie pérenne et les besoins de développement de zones d'activités économiques mixtes.

Le DOO décline les objectifs d'organisation de l'économie du territoire à travers une armature à trois niveaux, le principe d'utilisation optimum des zones existantes, des objectifs maximum de consommation d'espaces agricoles, des orientations qualitatives en matière d'aménagement et mixité des fonctions.

Il précise la stratégie économique du territoire afin de renforcer les filières économiques porteuses (filières agricole, du bâtiment, industrielle, artisanale, et du tourisme). Il présente également les objectifs relatifs au développement de l'activité commerciale afin de répondre aux exigences d'aménagement du territoire, notamment en matière de revitalisation des centres-villes, de hiérarchisation des pôles commerciaux, de localisation préférentielle des commerces et des principes d'urbanisation durable et maîtrisée en matière de commerce. A ce titre, il comprend un document d'aménagement commercial qui délimite des zones d'aménagement commercial.

ASSURER UNE URBANISATION DURABLE POUR TOUS : UN MIEUX VIVRE ENSEMBLE

Ce chapitre définit les conditions d'un développement urbain maîtrisé, les objectifs et les principes de la politique de l'urbanisme et de l'aménagement et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux. Il arrête les objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain dans le cadre d'un urbanisme durable. Des orientations complémentaires de maîtrise de l'urbanisation sont par ailleurs mises en exergue.

D'autre part, il définit les objectifs et les principes de la politique de l'habitat au regard, notamment, de la mixité sociale, en prenant en compte l'évolution démographique et économique, le logement vacant et les projets d'équipements et de dessertes en transports collectifs. Il fixe ainsi des objectifs d'offre de nouveaux logements, répartis par commune, à l'horizon 2030 et un phasage de cette production à 2020 et à 2030. Par ailleurs il établit des prescriptions en matière de logements locatifs et de logements locatifs sociaux.



Enfin des prescriptions sont développées définissant la programmation des équipements et services à la population dans chaque bassin de vie, mais aussi les équipements scolaires et les équipements pour les personnes âgées, et les projets d'équipements et services structurants, dont le très haut débit, afin d'irriguer le territoire de services et d'équipements de qualité.

PROMOUVOIR UNE MOBILITE POUR TOUS ET UNE ACCESSIBILITE A TOUT

Ce chapitre définit les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements. Le DOO fixe les modalités de mise en œuvre d'une cohérence entre urbanisme et transport.

Afin de favoriser les modes de transports alternatifs à l'automobile et de limiter les gaz à effet de serre, il précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs ainsi que celles permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs urbanisés qui le nécessitent.

Il définit les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs et le développement des modes doux. Par ailleurs, il s'attache à mettre en avant le renforcement de l'accessibilité.

EXPLICATION DES GRANDES ORIENTATIONS

LA MISE EN ŒUVRE DE L'OBJECTIF DE MAÎTRISE DE L'ACCUEIL DEMOGRAPHIQUE ET DE POLARISATION

Cette orientation a été établie à partir de différents scénarii de prospective démographique et d'une volonté politique de maintenir un équilibre entre l'accueil de nouveaux arrivants et les capacités du territoire à créer les emplois, services et équipements induits.

Pour rappel, le DOO estime la population totale du territoire à environ 105 000 habitants en 2020 et 116 600 habitants en 2030. Il s'agit d'un potentiel d'accueil total d'environ 24 400 habitants.

Le DOO s'assure d'une répartition polarisée et équilibrée de ce potentiel à travers des objectifs particuliers propres à 3 typologies de pôles de développement. Le choix des différents pôles du territoire s'explique par la présence ou non d'équipements, de services, de commerces et de transports en commun performants (gare).

Les communes agglomérées à certains pôles y ont été incluses dans un souci de cohérence du projet urbain ou avec les unités urbaines définies par l'INSEE :

- Carbonne et Marquefave (même unité urbaine) ;
- Cazères et Palaminy, Couladère (même unité urbaine) ;
- Venerque, Le Vernet, Lagardelle-sur-Lèze (même unité urbaine) ;
- Noé-Longages (même unité urbaine) ;
- Lherm-Bérat (unités urbaines limitrophes).

Les choix de pôles dans le bassin de vie de Rieumes s'expliquent plus spécifiquement par le projet du SCOT. En effet, le diagnostic a montré que ce bassin de vie était peu polarisé, peu autonome du point de vue de l'emploi et insuffisamment pourvu en transport en commun. Pour autant, l'objectif du SCOT est de constituer à l'horizon 2030 un véritable bassin de vie fonctionnant autour de deux polarités : Rieumes, pôle urbain historique et le bipôle Lherm/Bérat, pôles urbains en cours d'équipements.



Dans un souci de cohérence, le développement de Rieumes est conditionné à la mise en œuvre d'un transport en commun à haut niveau de desserte.

A l'échelle du SCOT, la polarisation s'effectue principalement au profit des pôles d'équilibre qui verront leur poids augmenter d'ici 2030 (de 28 % de la population totale en 2010 à 30 % en 2030). Ce choix permet le renversement de la tendance observée depuis 1990 et est rendu possible par une maîtrise forte de l'accueil dans les autres communes du territoire (au maximum 3 habitants sur 10 accueillis pour la période 2010 – 2030 contre 4 pour la période précédente).

Ainsi, environ 73 % des nouveaux arrivants seront accueillis dans les pôles du territoire (18 communes soit une moyenne de 990 habitants par commune contre 82 habitants par commune sur le reste du territoire).

POLARISATION

Bassin de vie	Accueil 2010-2030	dont dans les pôles	% polarisation
Auterive	8350	6350	76%
Carbonne	7220	5890	82%
Cazères	4790	2840	59%
Rieumes	4050	2700	67%
TOTAL	24400	17780	73%

LA DEFINITION ET LA LOCALISATION DES ESPACES NATURELS A PROTEGER ET LA MISE EN PERSPECTIVE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE

Méthodologie générale

Les choix du DOO en matière de définition et de localisation des espaces naturels à protéger s'expliquent par une méthode permettant de prendre en compte :

- les réflexions partagées par les 4 SCOT de l'aire urbaine toulousaine dans le cadre de l'InterSCOT ;
- les législations et réglementations nationale et européenne ;
- les inventaires patrimoniaux existants et mis à jour ;
- le diagnostic préalable de la trame verte et de la trame bleue ;
- l'étude des potentialités de déplacement de la faune³.

³ Cf. Diagnostic stratégique du SCOT.

A l'échelle des études du SCOT, le patrimoine naturel d'enjeu local n'est pas identifiable précisément et sa localisation sera établie par les documents d'urbanisme de rang inférieur.

Les modalités de protection ont été établies en fonction des enjeux identifiés selon 2 approches :

- la limitation des aménagements et du développement urbain ;
- la protection, la mise en valeur voire la restauration des qualités environnementales de ces espaces.

Les conclusions de l'évaluation environnementale en matière d'incidences sur l'environnement et en particulier sur les sites du réseau Natura 2000 montrent, en comparaison d'une situation « sans le SCOT », une amélioration probable significative.



Plagne

Etape 1 : Identification des composantes de la TRAME BLEUE et des éléments potentiels de perturbation écologique

Dans le cadre du diagnostic stratégique, un travail de localisation des composantes de la trame bleue a été réalisé à partir de deux types d'approches :

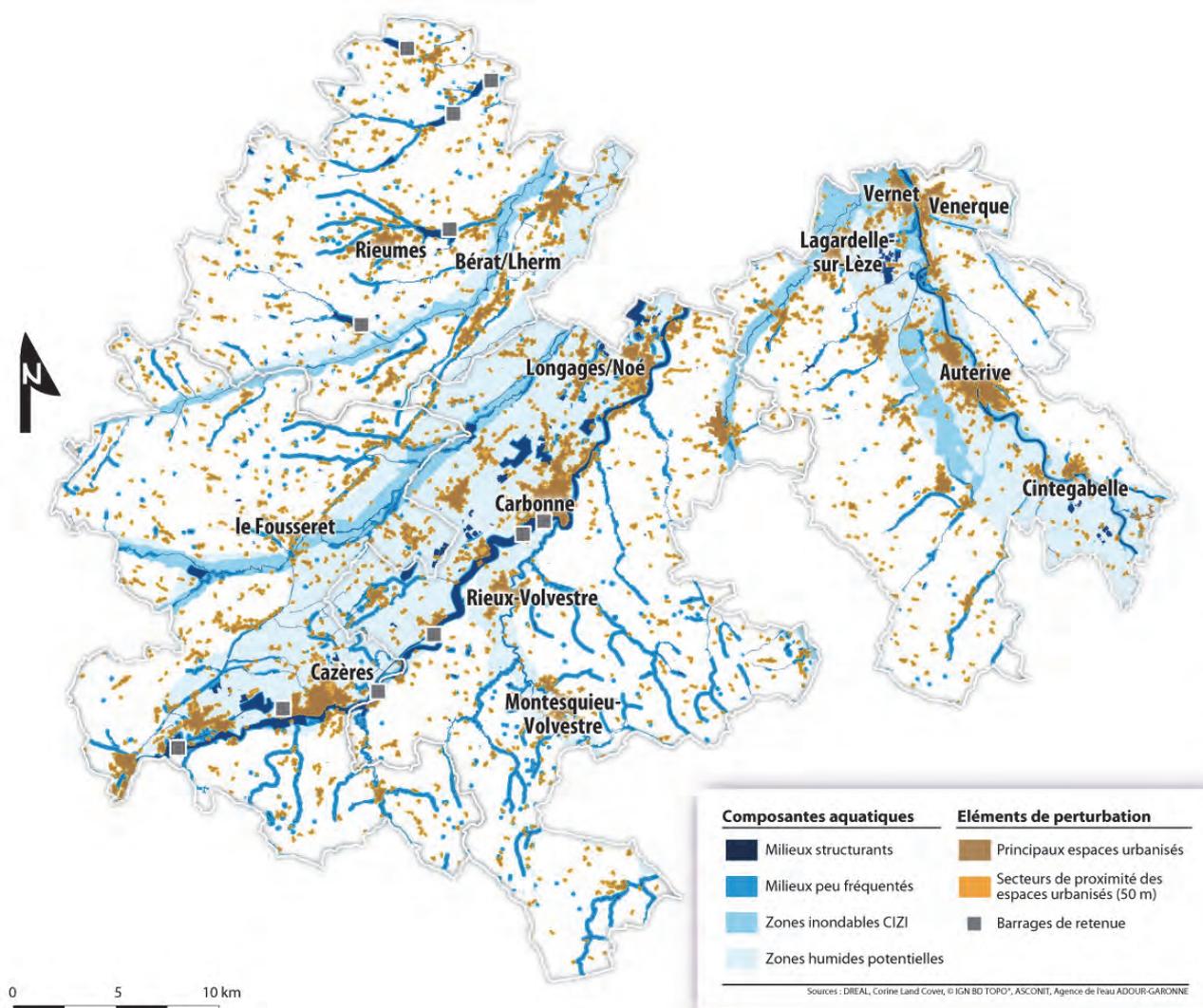
- l'identification des réservoirs de biodiversité c'est-à-dire des espaces où la biodiversité est la plus riche et la mieux représentée tels que l'ensemble du réseau hydrographique, les cours d'eau classés, les milieux à forts enjeux du SDAGE, les milieux humides connus (inventaire Garonne) ;
- l'identification de plus larges secteurs riches en habitats susceptibles d'accueillir la biodiversité de la trame bleue tels que les secteurs de zones inondables (CIZI), les secteurs de zones humides potentielles (étude ASCONIT), les secteurs propices proches des milieux structurants (milieux peu fréquentés).

⁴ Cf. Ci-après : mise en perspective de la trame verte et bleue.

En parallèle, le diagnostic a permis de repérer certains éléments anthropiques susceptibles de perturber le bon fonctionnement écologique de la trame bleue tels que :

- les principaux espaces urbanisés (ont été pris en compte les secteurs de plus de 10 constructions) ;
- les secteurs de proximité des principaux espaces urbanisés (distants de 50 mètres) ;
- les ouvrages hydrauliques de retenue existants.

Les réservoirs de biodiversité de la trame BLEUE ont fait l'objet d'un classement particulier au sein du DOO soit en tant qu'espaces naturels remarquables soit en tant qu'espaces naturels à prendre en compte⁴.



© Cartographie : Conseil Général de la Haute-Garonne - DAEDL, septembre 2012

LES COMPOSANTES DE LA TRAME BLEUE

Etape 2 : Identification des composantes de la TRAME VERTE

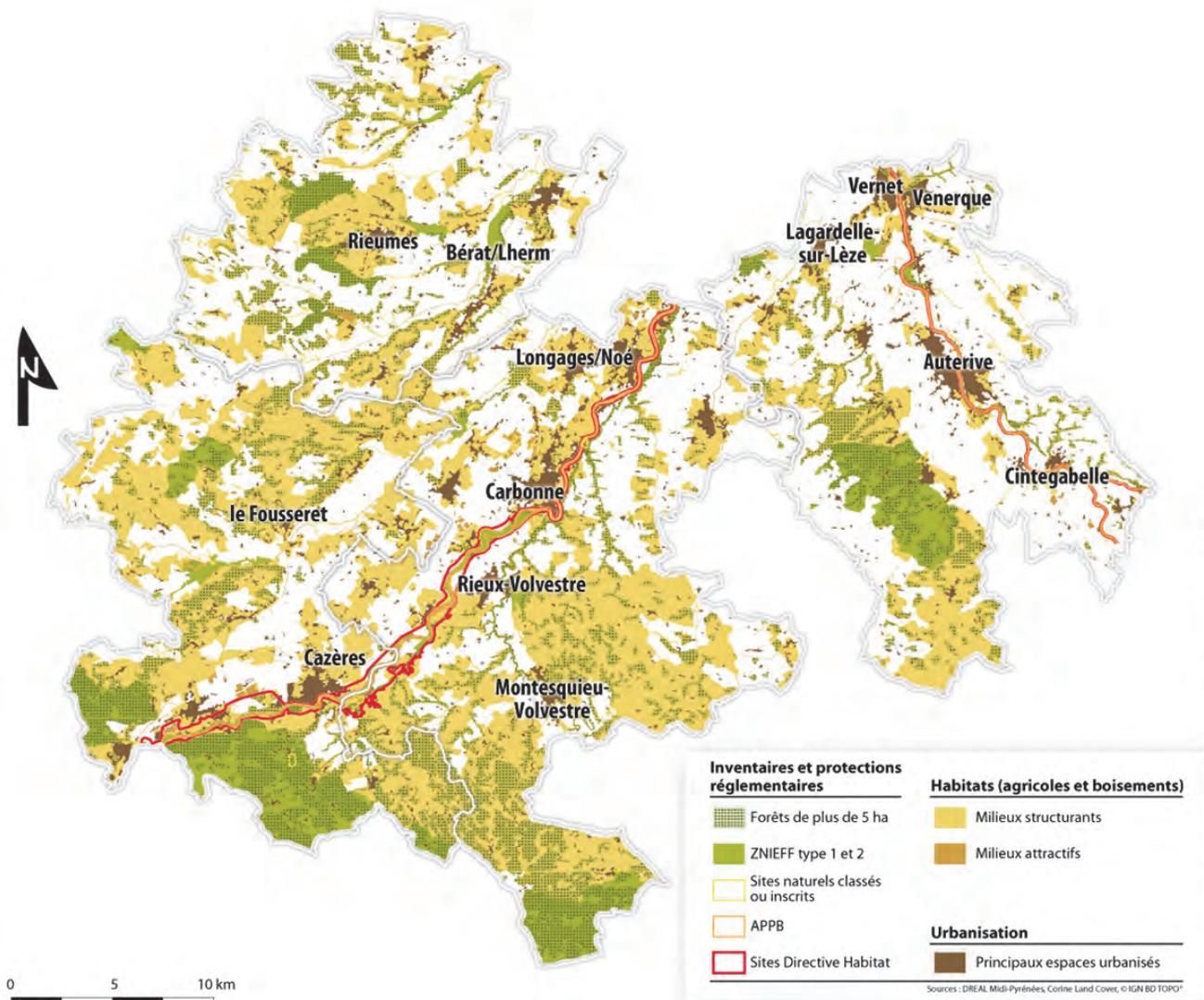
De la même manière, le diagnostic stratégique a été l'occasion de localiser dans le territoire les composantes de la trame verte à travers deux approches :

- l'identification des réservoirs de biodiversité à partir des inventaires existants (ZNIEFF de type 1 et 2), de la réglementation en vigueur (sites de la Directive Habitat, Arrêtés Préfectoraux de Protection du Biotope, sites naturels classés ou inscrits), des grands ensembles forestiers (plus de 5 ha) ;

à travers l'identification de plus larges secteurs riches en habitats susceptibles d'accueillir la biodiversité de la trame verte tels que les milieux attractifs proche des réservoirs de biodiversité (distants de 600 mètres) et les milieux peu fréquentés des continums boisés et zones agricoles extensives et lisière⁵.

Les réservoirs de biodiversité de la trame VERTE ont fait l'objet d'un classement particulier au sein du DOO soit en tant qu'espaces naturels remarquables soit en tant qu'espaces naturels à prendre en compte⁶.

⁵ Cf. Diagnostic stratégique du SCOT.
⁶ Cf. Ci-après : mise en perspective de la trame verte et bleue.



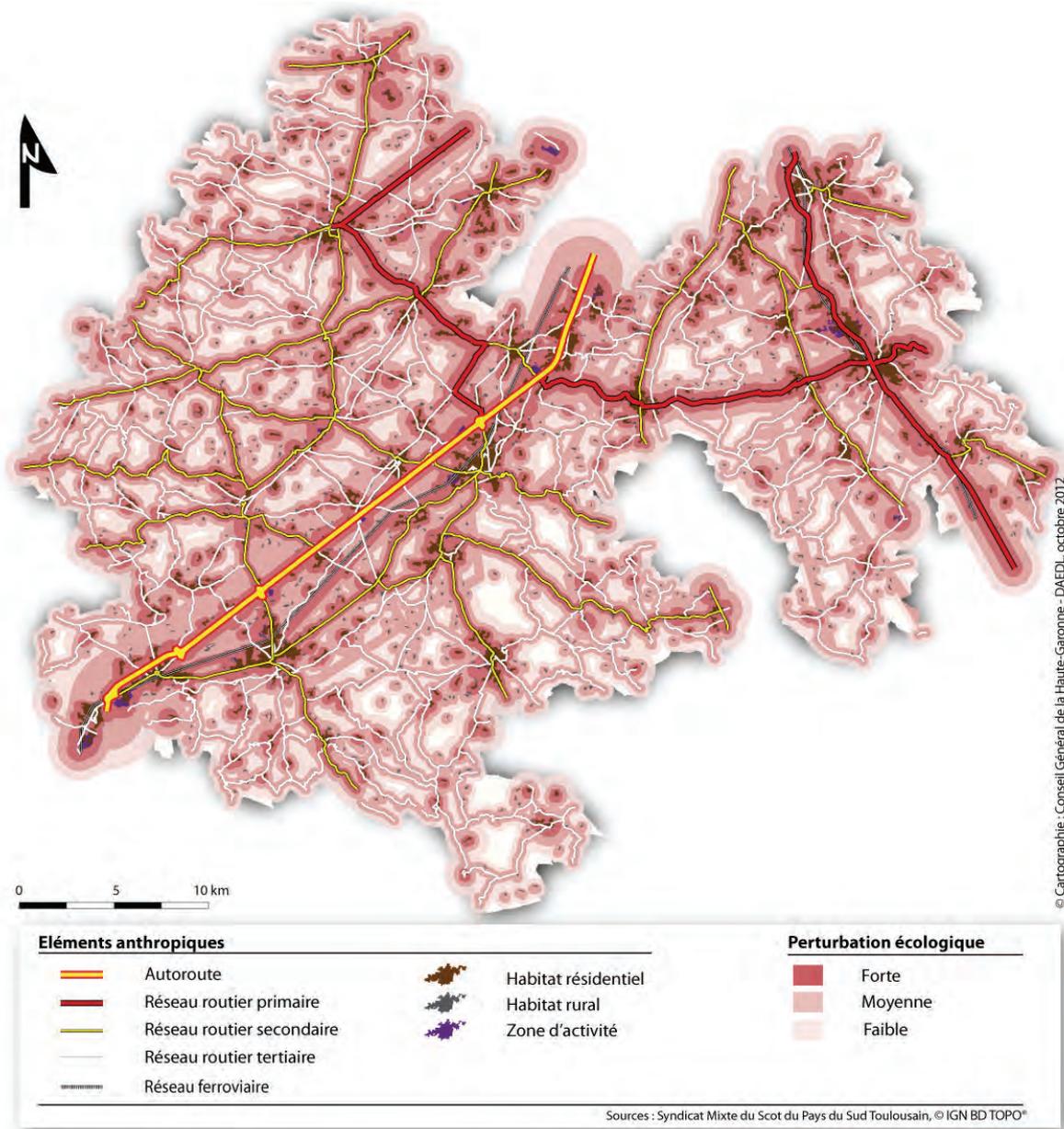
© Cartographie : Conseil Général de la Haute-Garonne - DAEDL, septembre 2012

COMPOSANTES DE LA TRAME VERTE

Etape 3 : Identification des secteurs potentiels de perturbation de la TRAME VERTE

Le diagnostic stratégique a ensuite mis en évidence des secteurs potentiels de forte perturbation écologique à l'aide de zones tampon autour des éléments anthropiques perturbateurs suivants :

Eléments anthropiques	Forte perturbation écologique	Perturbation écologique moyenne	Faible perturbation écologique
Autoroute	500 m	2 km	3 km
Autres routes à 2 x 2 voies, principales routes départementales, emprises industrielles, commerciales, hospitalières, scolaires	500 m	1 km	1,5 km
Routes départementales secondaires, voies ferrées, habitat résidentiel	250 m	500 m	1 km
Routes départementales tertiaires, habitat rural, camping, aérodromes, équipements sportifs et de loisirs, cimetières, lignes électriques haute tension	-	250 m	500 m



Etape 4 : Identification des corridors existants et à créer reliant les réservoirs biologiques des trames VERTE et BLEUE ainsi que les secteurs potentiels sous pression

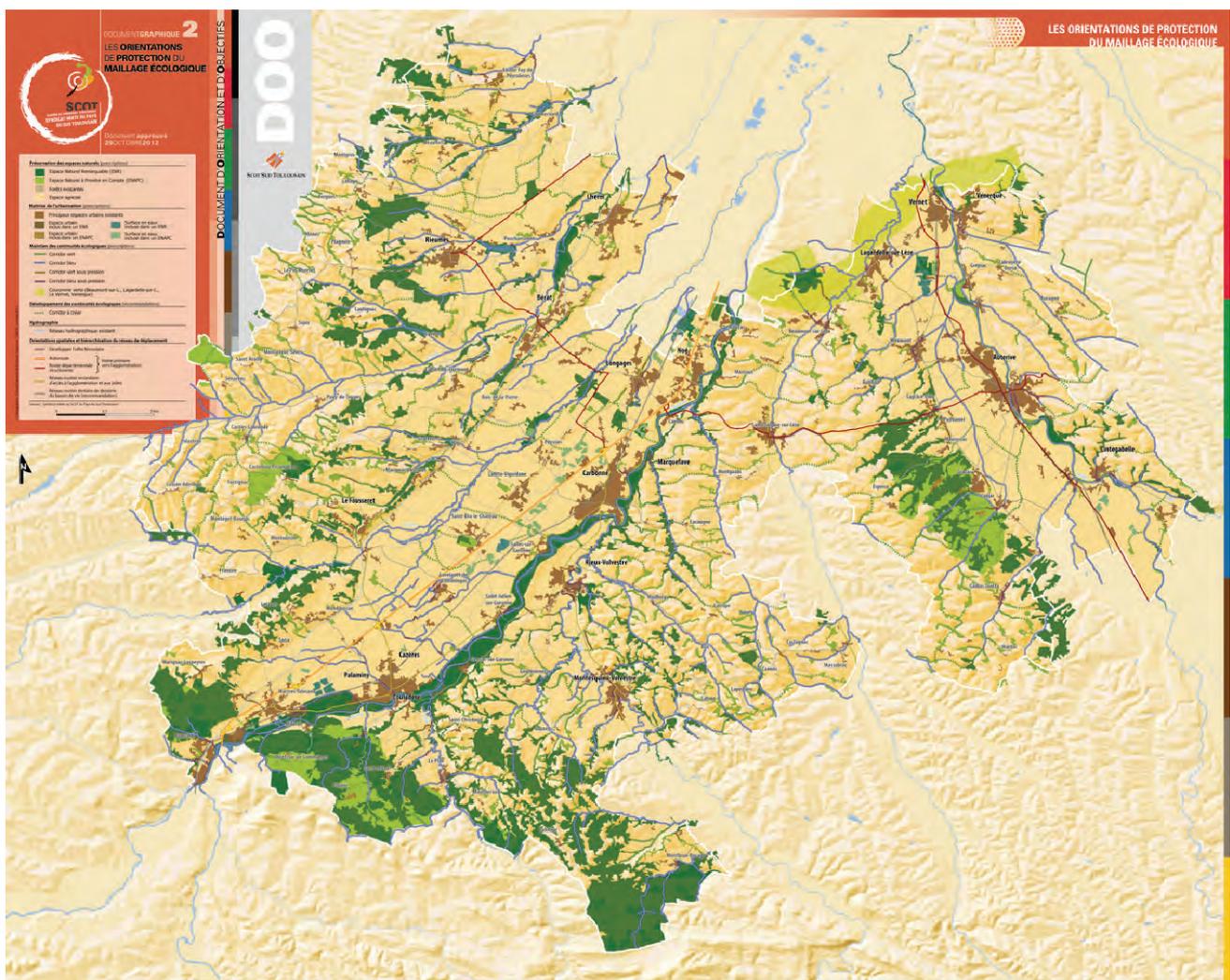
A partir des cartographies des trames verte et bleue, dans leurs composantes de biodiversité mais également d'habitats, ainsi que de leurs secteurs potentiels de perturbation écologique, une première ébauche de localisation des corridors existants a été proposée à la concertation des élus locaux (juillet 2011).

Cette proposition a été complétée par des corridors à créer qui ne remplissent pas actuellement leur fonction d'échange de par la nature des milieux traversés, la distance à parcourir ou bien les perturbations écologiques rencontrées.

Enfin, le Syndicat mixte a choisi de préciser les enjeux environnementaux en matière de corridors écologiques à travers l'identification ultérieure de toutes les parties de corridors existants qui sont susceptibles d'être affectés par une pression anthropique.

Ainsi au terme de l'élaboration du SCOT, 1270 kms de corridors ont été localisés :

- les corridors verts : environ 150 kms ;
- les corridors verts sous pression : environ 20 kms ;
- les corridors bleus : environ 785 kms ;
- les corridors bleus sous pression : environ 60 kms ;
- les corridors à créer : environ 255 kms



Mise en perspective de la trame VERTE et BLEUE

⁷ Cf. Code de l'Environnement, article L. 371-1.-I.

Au sens de la loi⁷, la trame verte et bleue a pour objectif d'enrayer la perte de biodiversité en participant à la préservation, à la gestion et à la remise en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques, tout en prenant en compte les activités humaines, et notamment agricoles, en milieu rural.

Le SCOT n'a pas pour objet de définir cette trame verte et bleue mais doit être compatible avec les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ainsi qu'avec le schéma régional de cohérence écologique. Ces documents sont à ce jour en cours d'élaboration.

Pour autant, la synthèse des différentes prescriptions écrites et graphiques du D00 permet d'ores et déjà d'identifier les principaux secteurs susceptibles d'être concernés par la future trame verte et bleue. Le tableau suivant permet de croiser synthétiquement les orientations du D00 avec la définition de la trame verte et bleue au sens de la loi.

TRAME VERTE		
COMPOSITION AU SENS DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT	Protection au sens du D00	Espaces concernés
INVENTAIRE DEPARTEMENTAL DU PATRIMOINE NATUREL PARCS NATURELS RESERVES NATURELLES SITES NATURA 2000 CORRIDORS ECOLOGIQUES	Espaces naturels remarquables	Espaces concernés par un arrêté préfectoral de protection du biotope ZNIEFF de niveau 1 Zone Spéciale de Conservation et Zone de protection Spéciale (Zones Natura 2000) Grands massifs forestiers (> 20 ha) Sites classés (à enjeu environnemental)
	Espaces naturels à prendre en compte	ZNIEFF de niveau 2 Boisements de taille moyenne Sites inscrits (à enjeu environnemental)
	Corridors « verts »	Cf. Document graphique n°2
	Couronne verte	Cf. Document graphique n°2
	Espaces naturels ordinaires	Non localisés
TRAME BLEUE		
COMPOSITION AU SENS DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT	Typologie au sens du D00	Espaces concernés
LES COURS D'EAU, PARTIES DE COURS D'EAU OU CANAUX FIGURANT SUR CERTAINES LISTES TOUT OU PARTIE DES ZONES HUMIDES LES AUTRES COURS D'EAU, PARTIES DE COURS D'EAU, CANAUX ET ZONES HUMIDES IMPORTANTS POUR LA PRESERVATION DE LA BIODIVERSITE	Espaces naturels remarquables	Cours d'eaux classés et surfaces en eau de grande taille ou à enjeu environnemental fort Zones humides de la vallée de la Garonne
	Espaces naturels à prendre en compte	Surface en eau de taille moyenne ou à enjeu environnemental moyen
	Corridors « bleus »	Cours d'eaux et ruisseaux permanents

LA TERRITORIALISATION DE L'OBJECTIF DE
DEVELOPPEMENT URBAIN MAITRISE

Les choix de localisation des hameaux

L'établissement de la liste des hameaux à maîtriser ou extensibles est fondé sur une méthodologie en plusieurs étapes :

- Etape 1 : Inventaire exhaustif des espaces urbanisés à partir d'une modélisation de la tâche d'urbanisation en 2006 complétée par une vérification sur photographie aérienne de 2008 - plus de 1600 tâches identifiées ;
- Etape 2 : Prise en compte de la taille des tâches d'urbanisation par une évaluation du nombre de bâtiments compris dans chaque tâche et classification en 3 catégories (moins de 10 bâtiments / 10 à 15 bâtiments / plus de 15 bâtiments) - plus de 450 tâches dépassant le seuil de 10 bâtiments ;
- Etape 3 : Analyse des hameaux déjà identifiés dans les documents d'urbanisme en vigueur ;
- Etape 4 : Etablissement d'une proposition de cartographie soumise aux élus à partir des travaux des 2 étapes précédentes et de l'objectif du SCOT de limiter le mitage et le développement des hameaux - 174 hameaux identifiés.

Plus précisément, le tableau ci-après montre les avancées du SCOT en matière de limitation du mitage et du nombre de hameaux :

La localisation des noyaux villageois

La localisation des noyaux villageois a été établie en parallèle de celle des hameaux, à partir de la modélisation de la tâche d'urbanisation et des documents d'urbanisme en vigueur.

Nombre de hameaux ou tâches d'urbanisation	Etape 2	Etape 4
	Tâches d'urbanisation de plus de 10 bâtiments hors noyau	Hameaux identifiés dans le DOO
Aucun	21 communes	29 communes
1	18 communes	30 communes
2 à 4	30 communes	27 communes
Plus de 5	30 communes	13 communes

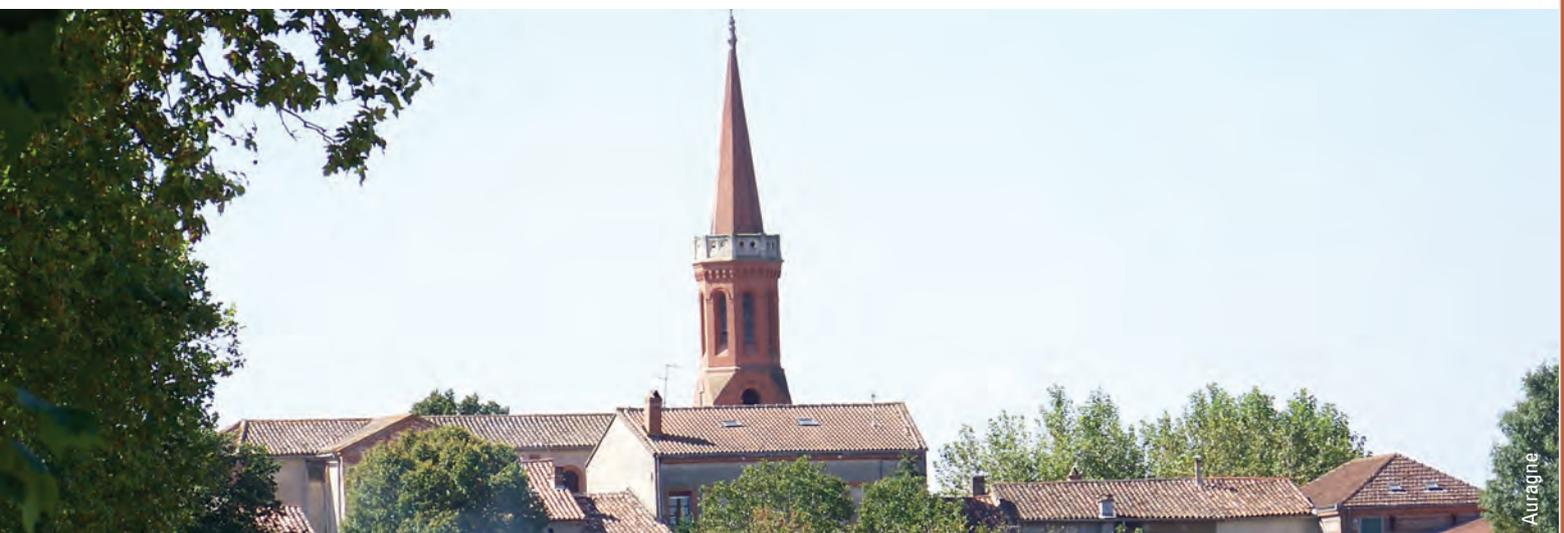
MAITRISE DES
HAMEAUX

Quelques très petites communes ne possédant pas *a priori* de noyaux villageois ont fait l'objet d'une analyse spécifique avec les élus locaux afin de proposer une localisation malgré tout.

Les coupures d'urbanisation

La localisation des coupures d'urbanisation a été déterminée à partir de 2 méthodes :

- le repérage des secteurs non-urbanisés le long des voies primaires et secondaires. Dans ce cas, les coupures d'urbanisation permettent d'éviter les extensions linéaires et la multiplication des accès routiers ;
- l'identification des secteurs à risque d'urbanisation linéaire dans le cadre des études paysagères. Dans ce cas, les localisations de coupures d'urbanisation permettent soit d'encadrer spatialement des secteurs ayant fait l'objet d'une urbanisation linéaire récente, soit d'éviter la connexion entre deux secteurs déjà urbanisés.



Auragne



L'objectif maximum de production de logements entre 2010 et 2030

Le choix des objectifs de production maximum de logements pour chaque commune a fait l'objet d'une méthode fine de manière à prendre en compte :

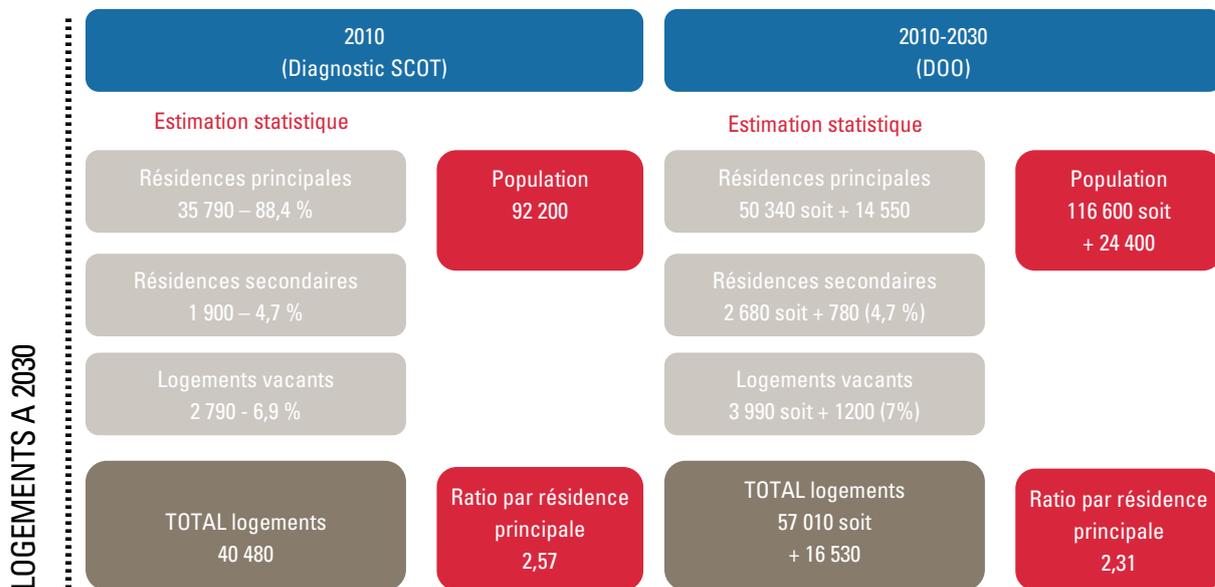
- les objectifs du SCOT de polarisation de l'accueil de population ;
- les particularités de la composition du parc de logements de chaque commune (résidences principales, secondaires, logements vacants) ;
- le phénomène de desserrement des ménages, différent selon les communes ;
- pour les communes non-pôles, la présence de certains équipements (école, assainissement collectif, commerce, desserte ferroviaire).

En ce qui concerne le logement secondaire, le SCOT a choisi de maintenir les moyennes observées dans chaque commune en 2006. Par contre en ce qui concerne le logement vacant, le SCOT s'est fixé un objectif moyen de 7 % maximum du parc communal de manière à conserver un marché immobilier fluide.

Par ailleurs, un objectif minimum de 10 logements, soit 1 logement tous les 2 ans en moyenne, a été fixé pour chaque commune. Enfin, l'ensemble des objectifs est défini sur la base d'une estimation de la population de chaque commune validée par les élus à la date du 1^{er} janvier 2010.

En définitive, cet objectif offre une capacité globale de production de nouveaux logements d'environ 16 530 entre 2010 et 2030, ce qui conduira à une diminution progressive et cohérente du nombre d'habitants par résidence principale de 2,57 en 2010 à 2,31 en 2030.

Le schéma ci-dessous synthétise les effets envisageables de cet objectif sur le parc total de logements du territoire.



LES OBJECTIFS CHIFFRES DE LIMITATION DE LA CONSOMMATION D'ESPACES AGRICO- LES, NATURELS ET FORESTIERS

Rappel de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers depuis les dix dernières an- nées

Le diagnostic met en évidence une consommation foncière depuis 10 ans estimée en moyenne à environ 292 hectares par an ventilés de la manière suivante :

- usage résidentiel : environ 219 ha / an
- usage économique : environ 10 ha / an
- usage commercial : environ 3 ha / an
- équipements publics : environ 6 ha / an
- gravières : environ 54 ha / an

L'objectif du SCOT est de diviser au moins par 2 cette consommation foncière moyenne, c'est-à-dire de la réduire à moins de 145 ha par an en moyenne.

Cet objectif se traduit dans le DOO par 4 objectifs chiffrés.

Objectif maximum de consommation d'espaces agricoles 2030 pour le développement de l'habitat pour chaque commune

Cet objectif chiffré a été fixé à partir de :

- l'objectif communal maximum de production de logements entre 2010 et 2030 (environ 16 530 logements à créer) ;
- un objectif de réalisation d'au moins 20 % de la production de logements en densification (environ 3 300 logements à créer en densification) ;

- une densité moyenne minimum des constructions nouvelles⁸ (hors voirie et espaces verts d'accompagnement) selon le modèle de développement et la présence ou non d'un assainissement collectif ;
- des besoins de foncier pour la réalisation des voiries, équipements et espaces verts (30% soit environ 290 ha) ;
- une rétention foncière moyenne observée (20% soit environ 250 ha).

La somme des objectifs figurant au document graphique n°1 du DOO fait apparaître une consommation maximum de foncier pour l'habitat d'environ 1 516 ha entre 2010 et 2030 soit une consommation annuelle moyenne de 76 hectares.

Ainsi, en matière d'habitat, les objectifs de densification des extensions urbaines ont pour conséquence de passer d'une taille moyenne de parcelle de 2 200 m² environ entre 1998 et 2007 à 710 m².

⁸ Le tableau ci-dessous synthétise les objectifs du SCOT en matière de densité.



		Estimation de la densité future des extensions pour l'habitat entre 2010-2030				Rappel de la densité des extensions pour l'habitat 1998 - 2007
		Pôles d'équilibre	Pôles de services	Autres communes	SCOT	SCOT
Densité globale (hors rétention foncière)	Population	28 hab/ha	15 hab/ha	6 hab/ha	12 hab/ha	7 hab/ha
	Logements	20 lgts/ha	12 lgts/ha	6 lgts/ha	10 lgts/ha	4 lgts/ha
Densité de constructions (hors rétention foncière, voiries et espaces verts)	Logements	26 lgts/ha	16 lgts/ha	8 lgts/ha	13 lgts/ha	5 lgts/ha
	Parcelle	380 m ² /lgt	630 m ² /lgt	1 250 m ² /lgt	710 m ² /lgt	2 190 m ² /lgt

DENSITE

Objectif maximum de consommation d'espaces agricoles 2030 pour le développement de zones d'activités mixtes

Cet objectif a été défini en fonction :

- des objectifs d'amélioration du ratio habitants/emploi de chaque bassin de vie fixés par le DOO ;
- de la stratégie économique du territoire et de la hiérarchisation des différents pôles d'activités ;
- d'une estimation par type d'activités des emplois attendus et des besoins de foncier nécessaires pour chaque bassin de vie ;
- d'une densification du nombre d'emplois attendus dans les zones d'activités.

Le SCOT estime sur ces bases les besoins nécessaires à la création de ZAE (hors commerce) à environ 310 ha. La répartition par site économique a été établie en fonction de la hiérarchie définie dans la stratégie économique du SCOT. La répartition dans les bassins de vie d'Auterive, Carbonne et Cazères suit des proportions similaires. Elle a été adaptée dans le bassin de vie afin de prendre en compte la spécificité de la notion de site économique émergent à Rieumes.

Objectif maximum de consommation d'espaces agricoles 2030 pour le développement de zones d'activités commerciale

Compte tenu de l'existence d'un Document d'Aménagement Commercial, l'objectif maximum de consommation d'espaces agricoles est défini par la délimitation des Zones d'Aménagement Commercial. La somme des surfaces agricoles consommables entre 2010 et 2030 au sein des 9 ZACo est estimée à 32 ha environ à destination commerciale, soit environ 1,6 ha par an.

Objectif maximum de consommation d'espaces agricoles 2030 pour la création d'équipements publics

Aucun projet majeur d'équipements publics générateur d'une grande consommation d'espaces agricoles n'a été constaté, à l'instar de ces dix dernières années. Il est donc estimé qu'en la matière la consommation d'espaces sera similaire à la période précédente, soit environ 6 ha par an.

Objectif maximum de consommation d'espaces agricoles 2030 pour l'extraction de granulats

Etant donné l'importance de la consommation d'espaces agricoles pour l'exploitation des gravières, et ce malgré le développement progressif d'un réaménagement partiel en faveur de l'agriculture, le DOO fixe des objectifs 2010-2030.



EMPLOI

	Emploi total		Emplois attendus entre 2010 et 2030		Emplois attendus en ZAE entre 2010 et 2030			Besoin en foncier pour ZAE
	2006	2030	Nombre	Part	Nombre	Part	Densité	Ha
Agriculture	1 250	1 250	-	-	-	-	-	-
Industrie	2 720	4 704	1 984	14 %	1 984	100%	20 emplois / ha	100 ha
Construction	2 380	5 186	2 806	20 %	1 543	55%	15 emplois / ha	100 ha
Tertiaire hors commerce	10 280	17 722	7 442	53 %	2 085	28%	19 emplois / ha	110 ha
Commerce	2 510	4 356	1 846	13%	1 290	70%	20 emplois / ha	65 ha
Total	19 140	33 218	1 4078	100 %	6 902	49%	18 emplois / ha	375 ha

Cependant, il convient de rappeler qu'il ne s'agit que d'une estimation indicative et que cet objectif est également traduit en volume extractible.

Enfin, le DOO recommande le retour de 30 % des espaces de gravières à l'agriculture à l'issue de la période d'extraction.

Le bilan cumulé en matière de consommation d'espaces agricoles pour l'extraction de granulats est donc, à titre indicatif, de 580 ha au maximum entre 2010 et 2030, soit environ 29 ha par an en moyenne.

Estimation de la consommation foncière maximum d'espaces agricoles entre 2010 et 2030

En résumé, on peut estimer que l'impact global du SCOT en matière de consommation d'espaces agricoles sera divisé par 2,3 environ par rapport aux dix dernières années.

	Période 1999-2008	Période 2010-2030
Usage résidentiel	environ 220 ha / an	environ 75,8 ha / an
Usage économique	environ 10 ha / an	environ 15,5 ha / an
Usage commercial	environ 3 ha / an	environ 1,6 ha / an
Equipements publics	environ 6 ha / an	environ 6 ha / an
Gravières	environ 54 ha / an	environ 29 ha / an
TOTAL	environ 293 ha / an	environ 127 ha / an



SCOT SUD TOULOUSAIN



Publication : Syndicat Mixte du PAYS DU SUD TOULOUSAIN - **Conception** : Agence Technique Départementale 31 avec l'appui du Conseil Général de la Haute-Garonne - **Impression** : **Credit photos** : Syndicat Mixte du PAYS DU SUD TOULOUSAIN, Conseil Général de la Haute-Garonne, CAUE 31

Syndicat **Mixte** du **PAYS DU SUD TOULOUSAIN**

BP 17 - 68 rue de l'Eglise
31390 CARBONNE

Tél : 05 61 87 91 16 - Fax : 05 61 87 92 93

Courriel : payssudtoulouseain@wanadoo.fr

Site Internet : www.scot-sudtoulouseain.fr