

Territoires concernés		Objectif minimum de densité moyenne de logements (hors rétention foncière, voiries et espaces verts)
Pôles d'équilibre		25 à 40 logements/ha
Pôles de services		15 à 25 logements/ha
Autres communes	avec assainissement collectif	10 à 20 logements/ha
	en assainissement autonome	5 à 10 logements/ha

R24 Le SCOT recommande de tendre progressivement vers la **fourchette haute de densité moyenne de logements** à

l'horizon 2030.

P59 Le SCOT favorise le développement de **formes d'urbanisme durables** à travers les orientations suivantes. Dans le choix des secteurs et modalités d'urbanisation, tous les documents d'urbanisme et les opérations de plus de 5000 m² de surface de plancher privilégient un urbanisme :

- compact dans sa forme architecturale et urbaine ;
- proche des pôles de services, d'équipements, de commerces, de transports en commun ;
- mixte fonctionnellement et socialement ;
- prenant en compte les modes de transports alternatifs à l'automobile ;
- intégrant les enjeux environnementaux de son territoire.

Plus spécifiquement, en ce qui concerne les PLU :

- ils favorisent la maîtrise des opérations d'ensemble en généralisant, lors d'une ouverture à l'urbanisation, l'établissement d'orientations d'aménagement et de programmation précisant les principes de composition urbaine et paysagère et de déplacement ;
- ils permettent le développement de l'éco-aménagement, de l'éco-construction et des énergies renouvelables (dans la mesure de leur insertion sur le territoire et de leur compatibilité avec les usages et occupations environnantes) ;
- ils mettent en œuvre les coupures d'urbanisation⁵⁵ localisées dans le document graphique n°2 du DOO.

Les opérations de plus de 5 000 m² de surface de plancher évaluent, en amont, les impacts en matière d'énergie et de gaz à effet de serre.

R25 Le SCOT recommande la mise en œuvre de **projets urbains inscrits dans une démarche exemplaire de**

développement durable telle que les quartiers durables, les éco-quartiers ou éco-hameaux et les quartiers labélisés Approche Environnementale de l'Urbanisme (AEU).

R26 Le SCOT encourage la réalisation d'une **opération d'aménagement public d'urbanisme exemplaire en ma-**

tière de durabilité environnementale dans toutes les communes et, en particulier, dans les pôles du territoire.

R27 Dans les pôles du territoire, le SCOT recommande, pour une **meilleure gestion du foncier**, la définition de

Zones d'Aménagement Différé ou de périmètres provisoires de Zones d'Aménagement Différé.

P60 Plusieurs **autres orientations** du DOO viennent compléter celles de maîtrise de l'urbanisation :

- les orientations de préservation du maillage écologique des espaces naturels, milieux et habitats⁵⁶ ;
- les orientations de préservation et de mise en valeur

- des espaces agricoles⁵⁷ ;
- les orientations de protection et de mise en valeur des paysages⁵⁸.

⁵⁵ Cf. **P6**

⁵⁶ Cf. Préserver le maillage écologique des espaces naturels, milieux et habitats, **P11 à P16**

⁵⁷ Cf. Valoriser les espaces agricoles et développer une agriculture de qualité, **P17 à P21**.

⁵⁸ Cf. Protéger et mettre en valeur la qualité du paysage, **P22 à P25**.

Irriguer le territoire de services et d'équipements de qualité

RAPPEL DES OBJECTIFS DU PADD

- Doter chaque bassin de vie d'un niveau d'équipements et de services capable de répondre aux besoins des populations existantes et futures
- Renforcer l'autonomie des bassins de vie en développant prioritairement l'offre de services et d'équipements structurants sur les pôles
- Favoriser une répartition cohérente de l'offre de services et d'équipements de proximité
- Diversifier et renforcer l'offre de loisirs et de culture du territoire
- Poursuivre le développement de la couverture numérique du territoire

P61 Les documents d'urbanisme veillent à l'équilibre entre le développement urbain communal, la capacité, la répartition géographique et la programmation des équipements et services à la population de chaque **bassin**

de vie.

Cette orientation se traduit notamment à travers un dimensionnement adapté des capacités de développement des documents d'urbanisme.

P62 Les documents d'urbanisme prennent en considération la répartition et la programmation à l'échelle du bassin de vie des principaux équipements y compris **scolaires** et à destination des **personnes âgées et de la petite**

enfance.

Dans cette optique, la prospective démographique à établir dans les diagnostics des documents d'urbanisme intègre l'évolution de la structure par âge des populations.

P63 L'implantation des **projets d'équipements et services structurants**, notamment des équipements à forte fréquentation dans les domaines administratifs, sociaux, de la santé, de l'enseignement, du soutien à la

recherche d'emploi, du sport et de la culture, est réalisé préférentiellement dans les pôles d'équilibre et de services du territoire. D'autres localisations peuvent être envisagées dans le cadre d'une réflexion intercommunale.

P64 La limitation de la consommation d'espaces agricoles et la densification sont recherchées lors de la création d'équipements ou de services. Le SCoT a pour objectif de **limiter la consommation d'espace agricoles**

pour la création d'équipements ou de services à celle observée lors des dix années précédant son élaboration à savoir 120 ha environ pour la période 2010-2030 soit une moyenne de 6 ha par an.

R28

Le SCOT recommande la réalisation d'un **schéma des équipements et services** dans chaque bassin de vie. Ces

schémas :

- assurent une bonne couverture géographique des équipements ;
- favorisent d'une manière générale la mutualisation des équipements et services et plus particulièrement pour les équipements structurants culturels, sportifs et de loisirs ;
- favorisent la création ou le développement d'espaces naturels de détente et de loisirs en lien avec le potentiel patrimonial naturel et architectural existant ;
- renforcent prioritairement les équipements et services existant sur certains pôles notamment dans les domaines sanitaires et médico-social afin de ré-

pondre aux soins de première urgence et aux besoins présents et futurs liés au vieillissement de la population ;

- prennent en compte la prospective démographique notamment pour les équipements scolaires, péri-scolaires, et engagent une réflexion sur des structures souples et « évolutives » ;
- prennent en compte la politique de maintien à domicile des personnes âgées tout en développant une offre suffisante et adaptée pour celles nécessitant une prise en charge en EHPAD ou en centre spécialisé pour les personnes handicapées ;
- favorisent la création de réserves foncières nécessaires aux besoins futurs et à l'accueil de nouveaux équipements publics (lycée, etc...).

P65

En accompagnement du développement des différents pôles urbains et économiques du territoire, les documents d'urbanisme prennent en considération le renforcement du réseau numérique, notamment du **Très Haut Débit**.

Dans ces pôles, la création de télécentres de travail à distance est encouragée et l'accès aux principaux services et organismes publics est facilitée par la mise en place progressive de bornes interactives.

R29

En ce qui concerne les **équipements numériques**, le SCOT recommande la finalisation de la couverture haut

débit sur le territoire et l'amélioration progressive des débits de connexion afin d'offrir davantage de services aux habitants et aux entreprises.

CHAPITRE 5

PROMOUVOIR UNE MOBILITÉ POUR TOUS UNE ACCESSIBILITÉ A TOUT

Favoriser et développer les modes de transports alternatifs à l'automobile afin de limiter les pollutions et les gaz à effet de serre

RAPPEL DES OBJECTIFS DU PADD

- Développer l'offre de transports en commun cadencé vers l'agglomération
- Favoriser l'intermodalité
- Améliorer la desserte en transports en commun des pôles urbains et économiques du territoire
- Développer le transport ferroviaire des marchandises

P66 Le SCOT a pour objectif de **renouveler les modes de déplacement vers l'agglomération**. L'organisation du développement territorial du SCOT s'inscrit dans cette démarche à travers la polarisation. Ainsi, le développement des 4 pôles d'équilibre du territoire est conditionné à un haut niveau de desserte en transports en commun :

- les pôles d'Auterive, de Carbonne et de Cazères sont en cours de cadencement à la demi-heure par le train ;
- pour le cas du pôle émergent de Rieumes, sa capacité d'accueil de population et de logements dépend de l'amélioration de sa desserte en transports en commun (projet envisagé dans le SDTC).

L'accessibilité à l'agglomération est renforcée par le développement de rabattements en transports en commun vers les gares et points d'arrêts cadencés :

- une partie est assurée par le renforcement des lignes de bus existantes ;
- l'autre partie doit être assurée par un développement progressif du transport à la demande.

Pour mener à bien cet objectif, des lieux d'intermodalité sont progressivement aménagés :

- développement de l'offre de parking voiture ou deux-roues à proximité des gares et points d'arrêts cadencés ;
- développement de services aux usagers ;
- prise en compte des déplacements piétons ou cycles⁵⁹ ;
- à terme création de pôles d'échanges multimodaux intégrés à une réflexion globale de projet urbain.

La carte de synthèse des orientations en matière de déplacement⁶⁰ du DOO localise :

- les gares où l'offre ferroviaire est à développer ;
- les pôles urbains et économiques où la desserte en transport en commun est à renforcer ;
- les pôles d'échanges multimodaux et les rabattements à développer ;
- les secteurs d'amélioration du cadencement des bus et de préservation du foncier pour un projet de TCSP à plus long terme.

R30 Le SCOT recommande de **poursuivre à moyen et long terme le développement des transports en commun** vers :

- la desserte des principales zones d'activités du terri-

toire et/ou la mise en place de plan de déplacement entreprises mutualisé ;

- la mise en place de liaisons transversales performantes entre les pôles urbains.

R31 Le SCOT formule le souhait que se poursuivent les actions de développement des pôles multimodaux de Basso-Cambo, gares de Portet et Saint-Agne afin de faciliter l'accès à la métropole et plus particulièrement :

- aux grands équipements tels que le Cancéropole ;

- à la gare Matabiau dans le cadre du projet de LGV Toulouse-Bordeaux ;

Aucune nouvelle plateforme aéroportuaire majeure n'étant envisageable sur son territoire, le SCOT souhaite également le développement de pôles multimodaux afin de faciliter l'accès à l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

⁵⁹ Cf. **P78**

⁶⁰ Cf. Carte de synthèse, p.57



P67 A l'échelle du territoire et de chaque bassin de vie, le SCOT favorise **un urbanisme et un aménagement limitant les déplacements automobiles**. Ainsi, le lien urbanisme/transport est favorisé par les orientations suivantes :

• les communes pôles ou non-pôles desservies par un moyen de transports en commun performant (lignes de bus express ou de trains) bénéficient de bonus d'accueil de populations et de logements⁶¹ ;

• dans les communes desservies par un transport en commun (desserte dite « commerciale » des lignes régulières et non scolaires), les secteurs situés

à proximité immédiate d'arrêts (environ 600 mètres) sont urbanisés prioritairement.

• La prise en compte de la desserte en transports en commun est renforcée lors de l'ouverture à l'urbanisation d'une zone importante à vocation d'habitat (quartier), un urbanisme plus compact favorisant ultérieurement une desserte par un transport en commun. Au-delà de 10 ha, l'ouverture à l'urbanisation de ces secteurs est subordonnée à la création d'une desserte en transports collectifs;

• La mixité fonctionnelle est développée pour rapprocher l'activité de l'habitat.

P68 Les **secteurs à proximité des points d'arrêts de transports en commun à haut niveau de desserte** (gare ou desserte par bus express cadencé) font l'objet d'une urbanisation particulière :

• pour les arrêts situés dans le noyau villageois ou en continuité immédiate, la densité des développements urbains dans un rayon de 600 mètres est renforcée

pour atteindre l'objectif communal maximum de densité globale⁶² ;

• pour tous les arrêts, l'accessibilité par des pistes cyclables est étudiée dans un rayon d'au moins 1 kilomètre. De même, l'aménagement de parkings relais, d'aires de covoiturage et de parkings spécifiques et adaptés à destination des vélos est favorisé.

P69 Le **développement du fret ferroviaire** est favorisé à travers les orientations suivantes :

• les nouveaux sites d'extraction de granulats sont localisés préférentiellement à proximité d'un embran-

chement ferroviaire ou d'une voie ferrée. Dans ce cas, la possibilité d'embrancher le site d'extraction est préservée ;

• le renouvellement, l'extension et le développement de zones d'activités embranchées sont favorisés.

R32 Le SCOT recommande la mise en œuvre d'une réflexion pour la localisation d'un ou plusieurs **sites fer-**

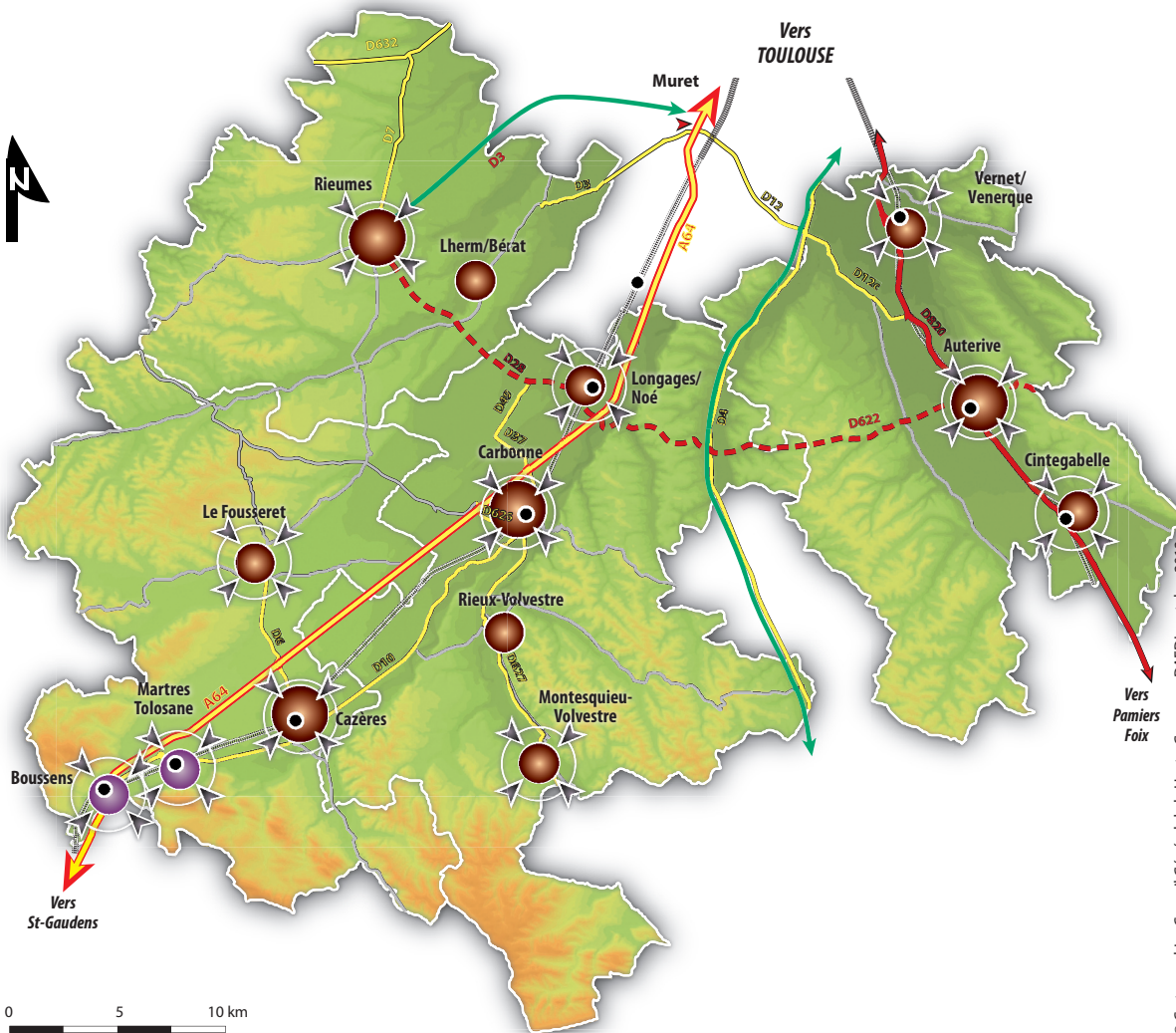
roviaires de chargement/déchargement de marchandises.

R33 Concernant le projet ferroviaire de **Traversée Centrale des Pyrénées**, le Syndicat Mixte souhaite mener une réflexion sur les complémentarités envisageables

avec les sites économiques du territoire. Ainsi, le secteur entre Martres-Tolosane nord et Cazères peut avoir vocation à accueillir des activités industrielles et des activités logistiques.

⁶¹ Cf. **P51**

⁶² Cf. **P58**



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

LES PRINCIPALES ORIENTATIONS EN MATIERE DE DEPLACEMENT

Poursuivre l'amélioration du maillage routier du territoire

- Autoroute
- Voirie primaire vers l'agglomération
- Souhait de voirie primaire de désenclavement et liaison transversale à affirmer
- Réseau routier secondaire d'accès à l'agglomération et aux pôles
- Réseau routier tertiaire de desserte du bassin de vie (recommandation)

Favoriser et développer les transports en commun

- Développer prioritairement l'offre ferroviaire
- Renforcer la desserte des pôles urbains et la cohérence entre urbanisme et transport
- Renforcer la desserte des autres pôles économiques
- Développer des pôles d'échanges multimodaux et les rabattements
- Améliorer le cadencement des bus et préserver le foncier pour un projet de TCSP à plus long terme

Source : Syndicat Mixte du SCoT Sud Toulousain, Fond : © IGN - BD ALti, © IGN 2009 - France Raster licence n° 2008-CISO23-59



Poursuivre l'amélioration du maillage routier du territoire

RAPPEL DES OBJECTIFS DU PADD

- Aménager des liaisons routières primaires
- Préserver la qualité de déplacement du réseau routier secondaire
- Garantir l'accessibilité de tout le territoire
- Prendre en compte les grands projets d'infrastructures

P70 Le SCOT souhaite limiter le développement des déplacements routiers en mettant en œuvre une **politique ambitieuse de développement des transports en com-**

mun. Néanmoins le développement du territoire passe par le **maintien de la qualité du réseau routier (voiries primaires et secondaires), voire par son amélioration.**

P71 Le SCOT identifie les **voiries primaires** qui permettent l'accessibilité soit à l'agglomération toulousaine soit entre les pôles du territoire. Le SCOT limite ces voiries primaires à 4 principaux axes à savoir :

- l'A64 reliant les bassins de vie de Cazères et de Carbone à l'agglomération, au Comminges et au Sud de l'Europe ;
- la RD820 reliant le bassin de vie d'Auterive à l'agglomération, à l'Ariège et au Sud de l'Europe ;

- la RD3 reliant le bassin de vie de Rieumes à l'agglo. ;
- l'axe passant par les RD622, puis RD37, RD49 et RD28 reliant les 3 bassins de vie de Rieumes, Carbone et Auterive entre eux ainsi qu'au Gers et au Lauragais. Le SCOT souhaite que soit envisagée, à moyen ou long terme, l'amélioration de cette liaison routière entre Rieumes, Capens et Auterive et jusqu'à la jonction avec l'A66.

P72 Le SCOT identifie les **voiries secondaires** qui permettent la desserte de l'armature urbaine, économique et commerciale du SCOT et améliorent celle de l'agglomération toulousaine.

Les voies composant ce réseau routier secondaire sont les suivantes :

• Bassin de vie d'Auterive :

- ✓ les RD12C puis RD12 reliant Auterive à Muret ;
- ✓ la RD4 reliant le nord-ouest du bassin de vie d'Auterive à l'agglomération et à l'Ariège (Vallée de la Lèze).

• Bassin de vie de Carbone :

- ✓ la RD627 reliant l'A64 à Carbone, Rieux-Volvestre, Montesquieu-Volvestre et l'Ariège ;
- ✓ la RD626 reliant Carbone à l'A64 ;
- ✓ la RD10 reliant Carbone à Cazères.

• Bassin de vie de Cazères :

- ✓ la RD6 reliant Le Fousseret à Cazères ;
- ✓ la RD10 reliant Cazères à Martres-Tolosane et la RD817 reliant Martres Tolosane à l'A64 et à Bousens.

• Bassin de vie de Rieumes :

- ✓ la RD632 reliant Sainte-Foy-de-Peyrolières à l'agglomération toulousaine et au Gers ;
- ✓ la RD7 reliant Rieumes à Sainte-Foy-de-Peyrolières ;
- ✓ la RD43B reliant Lherm à Muret.



P73 Les voies primaires et secondaires du SCOT sont repérées dans le document graphique n°1 du DOO.

P74 Le long des voiries primaires et secondaires situées hors des noyaux villageois, le SCOT encadre les développements urbains pour limiter l'étalement urbain et maintenir des temps de déplacement satisfaisants de la manière suivante :

- des secteurs de coupures d'urbanisation⁶³ sont identifiés le long de ces axes ;
- dans les hameaux identifiés par le SCOT, la création de nouveaux accès sur les voies primaires et secondaires est encadrée.

P75 Les documents d'urbanisme précisent à l'échelle communale l'organisation et la **hiérarchisation de leur**

réseau routier tertiaire. Sur ces voies, le regroupement des accès est favorisé.

P76 Les **principales entrées de ville**, les développements urbains prennent en considération les orientations du

SCOT en matière de nuisances sonores et de mise en valeur de la qualité des paysages⁶⁴.

⁶³ Cf. **P6**

⁶⁴ Cf. **P22 à P25**
et **P30**

Intégrer les déplacements et l'accessibilité au cœur des politiques d'aménagement

RAPPEL DES OBJECTIFS DU PADD

- Renforcer la cohérence entre urbanisme et transport
- Poursuivre le développement des pistes cyclables et modes doux
- Développer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

P77 Le SCOT renforce la **cohérence entre urbanisme et transport** à travers les orientations suivantes :

- développement du lien entre transport en commun et urbanisme⁶⁵ ;

- développement de formes urbaines plus compactes et principalement en continuité des noyaux villageois existants⁶⁶ ;
- développement progressif du lien entre activité économique et transports alternatifs à l'automobile⁶⁷.

P78 Le SCOT souhaite développer l'offre en matière de **pistes cyclables** et de **modes de déplacements doux**. Dans cette optique, les documents d'urbanisme mettront en œuvre les orientations suivantes :

- définition d'un projet global de développement des pistes cyclables et cheminements piétons ;

- intégrer l'accessibilité en modes doux dans les principaux projets de développement urbain ;
- développer prioritairement les pistes cyclables et aménagements au sein des pôles d'équilibre et de services pour accéder aux grands équipements commerciaux, de services publics et de transports en commun.

R34 Le SCOT recommande que les projets communaux développent :

- des **pistes cyclables** recherchant l'accessibilité au centre-bourg, aux principaux équi-

- pements (collège, ...) et services publics et aux pôles de commerce ;
- des liaisons cyclables inter-quartiers.

R35 Le SCOT souhaite que soient poursuivis les efforts du Conseil Général notamment en matière d'aménage-

ment de pistes **cyclables le long de l'Ariège et de la Garonne**.

R36 Le SCOT recommande **d'échelonner le développement des équipements de pistes cyclables d'ici à 2030** de la manière suivante :

- prioritairement, au sein des pôles d'équilibre et de services ;

- à moyen terme, le réseau cyclable pour accéder aux pôles d'équilibre et de services à partir des communes limitrophes ;
- à long terme, les liaisons entre les différents bassins de vie et en particulier les pôles d'équilibre.

⁶⁵ Cf. **P67**

⁶⁶ Cf. **P5**

⁶⁷ Cf. **P40**