

1

scot

schéma de cohérence territoriale

grande
agglomération
toulousaine

construire ensemble notre territoire

Critoniscus



Vicia faba L.

Rapport de présentation

Synthèse

approuvée le 15 juin 2012 par le Comité Syndical du Smeat

1^{ère} mise en compatibilité du 25 octobre 2013



smeat
www.scot-toulouse.org

Rapport de présentation

Synthèse

approuvée le 15 juin 2012 par le Comité Syndical du Smeat

1^{ère} mise en compatibilité du 25 octobre 2013

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Grande agglomération toulousaine a été approuvé par le Comité syndical du SMEAT le 15 juin 2012.

Il a fait l'objet, depuis cette date, d'une mise en compatibilité associée à la déclaration de projet « Innométo », approuvée par le Comité syndical du SMEAT le 25 octobre 2013, portant sur :

- le déclassement et le reclassement (à surfaces équivalentes) d'espaces agricoles protégés sur les communes de Labège et Auzeville-Tolosane ;
- le déplacement de deux pixels et la création d'un demi-pixel, sur la commune de Labège ;
- la mention d'une trame d'intensification urbaine sur le secteur de l'Innopôle à Labège ;
- le plafond de surface commerciale dans les pôles majeurs lorsque ceux-ci bénéficient d'une desserte en métro.

Cette mise en compatibilité n'impliquait pas de modification du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et n'avait pas d'impact sur l'Évaluation Environnementale du SCoT.

Sommaire

- 5 Contexte législatif
- 6 Les grandes étapes
- 7 État des lieux : éléments de contexte de l'aire urbaine (septembre 2008)
- 9 La stratégie de développement
- 11 Le Projet de territoire de la Grande agglomération toulousaine :
les grands principes retenus dans le Document d'Orientations Générales
- 16 Les incidences du projet sur l'environnement
- 19 La mise en œuvre du SCoT et les mesures prises pour limiter, réduire
ou compenser les incidences sur l'environnement : piloter le projet
- 21 Cadre et méthode de l'évaluation environnementale

- 23 Glossaire

Le contexte législatif

La loi SRU : art. R 122-2

Art. R 122-2

Au regard de l'article R 122-2 du Code de l'Urbanisme, le rapport de présentation du SCoT doit comporter un résumé non technique et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée. Le résumé non technique permet donc de mieux appréhender la démarche de l'évaluation environnementale, au travers notamment d'une mise en parallèle des éléments clefs du diagnostic et de l'État Initial de l'Environnement et des objectifs et des orientations du SCoT, d'une synthèse des éléments de l'évaluation environnementale qui en découlent et d'une description de la manière dont l'évaluation environnementale a été effectuée.

Le SMEAT

Créé en 1991, Le SMEAT, Syndicat Mixte d'Études de l'Agglomération Toulousaine, est chargé de mener les réflexions sur l'avenir de la Grande agglomération toulousaine. Pour ce faire, il assure l'élaboration de la mise en œuvre et du suivi du SCoT de la Grande agglomération toulousaine, il participe également à la conception des principales politiques urbaines et favorise ainsi leur cohérence.

Depuis 2005, il est constitué de :

- La Communauté Urbaine du Grand Toulouse,
- La Communauté d'Agglomération du Sicoval,
- La Communauté d'Agglomération du Muretain,
- Les Communautés de Communes de la Save au Touch, des Coteaux de Bellevue, Hers et Garonne, Axe Sud,
- 22 communes adhérentes directes.

Ce périmètre concerne 117 communes, soit une superficie de 121 300 hectares ; il rassemble 940 000 habitants (en 2008) et compte 465 000 emplois (estimation auat 2008).



Les grandes étapes

Les démarches de planification déjà engagées sur le territoire de la Grande agglomération toulousaine

1982 : Approbation du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU), première étape de planification à l'échelle de l'agglomération toulousaine sur 64 communes.

1995 : Approbation du Projet d'Agglomération « Toulouse métropole, un cap pour le long terme » qui définit les projets et les priorités pour la construction de la métropole toulousaine.

1998 : Adoption du Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine (SDAT) qui fixe le cadre de référence d'une nouvelle étape de développement à l'horizon 2015.

2000 : Révision du SDAT afin de prendre en compte les évolutions de l'aire urbaine, et notamment les projets d'activités économiques liés au développement de l'industrie aéronautique.

L'élaboration du SCoT

2000 : Loi Solidarité et Renouvellement Urbains qui renouvelle les outils d'aménagement (SCoT, PLU).

2002 : Lancement d'une démarche de planification novatrice à l'échelle de l'aire urbaine, l'InterSCoT, avec pour objectif général la maîtrise du développement de l'aire urbaine.

Élaboration d'un diagnostic partagé du territoire.

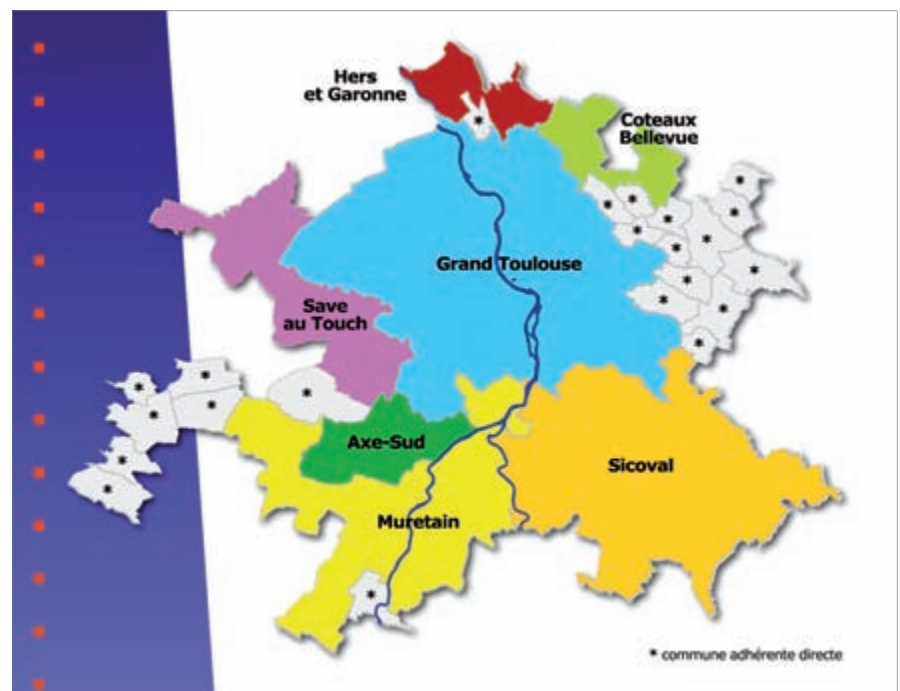
2005 : Approbation de la Charte InterSCoT et choix d'un modèle de développement

urbain polycentrique (renforcement du pôle urbain - zone dense de l'agglomération - et création en périphérie de pôles d'équilibre conçus comme des bassins de vie).

Décision de création de 4 SCoT : Grande agglomération toulousaine, Nord toulousain, Pays Sud toulousain et Lauragais.

28 juillet 2005 : Arrêté préfectoral portant extension du périmètre du SCoT de la Grande agglomération à 117 communes.

12 septembre 2005 : Délibération de mise en révision du SCoT.



État des lieux : éléments de contexte de l'aire urbaine (septembre 2008)

Un positionnement métropolitain qui s'affirme

Forte de son identité, la Grande agglomération toulousaine bénéficie d'un réel positionnement européen. Ce vaste espace métropolitain possède de nombreux atouts pour attirer talents et entreprises et s'inscrire de fait dans la compétition européenne.

L'agglomération dispose de réseaux d'entreprises structurés et d'une forte capacité en recherche-innovation, elle appuie de plus ses compétences économiques sur des activités complémentaires valorisées par la présence de trois pôles de compétitivité : Aerospace Valley, Cancer-bio-santé, Agri-mip Innovation.

Avec plus de 100 000 étudiants dans l'enseignement supérieur, l'université de Toulouse compte parmi les premières de France.

La métropole toulousaine reste cependant peu visible à l'échelle européenne en matière de centres décisionnels ou encore de notoriété culturelle et événementielle.

Un pôle urbain qui poursuit son développement

L'aire urbaine toulousaine compte aujourd'hui plus de 1 million d'habitants, dont 80 % résident au sein de l'agglomération (940 000 habitants en 2008).

La Grande agglomération toulousaine est un territoire très attractif qui accueille près de 15 000 habitants supplémentaires chaque année, avec une croissance qui se diffuse, notamment le long des principaux axes de communication (phénomène d'étalement urbain). Les nouveaux arrivants sont

en grande partie de jeunes actifs, plus ou moins qualifiés, à la recherche d'un emploi. Ce fort dynamisme démographique s'accompagne par ailleurs d'une importante augmentation des personnes vivant seules. 10 000 emplois salariés privés sont créés chaque année dans l'agglomération, et l'on constate une forte hausse des activités de service. Ces emplois sont particulièrement concentrés dans le cœur de l'agglomération, mais on observe une tendance au « redéploiement » de l'activité vers la périphérie.

Une poursuite de l'étalement urbain portée par une dynamique de construction sans précédent

Favorisée par cette forte croissance démographique, la construction de logements s'accroît à un rythme soutenu et se développe principalement en banlieue, générant ainsi un phénomène d'étalement urbain très important : la séparation entre le pôle urbain et la couronne s'estompe au nord et à l'ouest, tandis que certaines communes périurbaines connaissent un fort développement. La pression urbaine s'intensifie sur un large cadran nord/ouest/sud-ouest.

La dynamique de construction, qui bénéficie amplement de la présence d'investisseurs, est principalement portée par la production de logements collectifs qui représentent l'essentiel de l'offre en logements neufs.

Malgré le développement d'une offre diversifiée dans le cœur de l'agglomération, la forte hausse des prix constitue un problème majeur quant à l'accès au logement de nombreux ménages. La demande

en accession est en grande partie le fait de jeunes actifs ou de jeunes ménages avec enfant pour lesquels la construction d'une maison en périphérie de l'agglomération constitue l'une des seules possibilités d'accéder à la propriété.

Même si la construction de logements collectifs est en progression, les densités restent particulièrement faibles sur le territoire de la Grande agglomération.

Un déficit de logements sociaux toujours important

Concentré dans le centre de l'agglomération, le logement social ne représente que 13 % de l'ensemble des résidences principales. Seules quatre communes comptent 20 % de logements sociaux... Malgré une mobilisation des collectivités locales et de l'État, le déficit de logements sociaux reste donc important.

Les équipements et les services structurent le territoire

L'aire d'influence des équipements et services contribue à dessiner les polarités de l'agglomération toulousaine, la ville de Toulouse constituant le pôle principal de l'aire urbaine. Les équipements et services de Toulouse et des centralités du cœur d'agglomération rayonnent sur l'ensemble de l'aire urbaine, voire de la région.

Le territoire du SCoT se caractérise par une dynamique favorable de l'activité commerciale. La répartition de la fonction commerciale, fortement concentrée dans le pôle urbain, reflète celle de la population et de l'emploi.

Accessibilité et échanges dans l'aire urbaine

L'accessibilité de l'agglomération toulousaine est étroitement liée à celle de son aire urbaine et de sa région. La lisibilité de ses accès et leur performance conditionnent ainsi le maintien du dynamisme économique du territoire.

Le développement de l'aire urbaine et son étalement génèrent une forte augmentation des déplacements, dont 60 % se font en voiture. Les principales voiries sont saturées et la croissance du trafic automobile devrait se poursuivre. Cependant, les habitants organisent de plus en plus leurs déplacements quotidiens autour de pôles de services et d'emplois situés à proximité de leur domicile : les bassins de mobilité.

Malgré les deux lignes de métro, le réseau de transports en commun actuel n'offre pas encore une vraie alternative à l'usage de l'automobile. En périphérie, la dispersion de l'habitat et les faibles densités ne favorisent pas la desserte par les transports collectifs.

La constitution d'un réseau performant combinant métro, tramway, bus et trains régionaux est donc un enjeu essentiel pour l'agglomération.

La gestion environnementale des territoires

Les paysages de l'aire urbaine s'identifient particulièrement aux vastes espaces non urbanisés qui caractérisent son territoire. La richesse naturelle de la Grande agglomération s'appuie à la fois sur la diversité des milieux naturels et sur des espaces agricoles encore dynamiques, qui bénéficient dans les vallées d'une forte valeur agronomique.

On assiste aujourd'hui à une profonde mutation des paysages inhérente à un développement urbain qui s'opère quasi exclusivement sous forme pavillonnaire, avec pour conséquences une forte consommation d'espace et une insertion dans le site en rupture avec l'architecture traditionnelle.

Articulé autour de la plaine de Garonne, le territoire occupe une position stratégique en matière d'espaces naturels et de biodiversité. Les espaces agricoles prédominants, tout comme les espaces naturels plus morcelés, sont fragilisés. Des mutations profondes sont en cours, liées à une extension aussi rapide qu'importante de l'urbanisation.

Vouloir répondre aux besoins actuels et à ceux des générations futures nécessite une réelle maîtrise des consommations et une utilisation rationnelle des ressources - pas encore vraiment efficaces aujourd'hui.

La mise à disposition des ressources devient de plus en plus complexe, même si leur économie et leur renouvellement sont l'objet d'initiatives locales.

La question de la santé et de la sécurité des populations constitue un véritable enjeu de prévention locale. Il s'agit de faire face à une pollution des ressources liée à l'activité quotidienne des habitants et à une exposition aux nuisances (sonores notamment) concentrée sur le cœur d'agglomération qui laisse peu de zones « calmes » à disposition. On constate par ailleurs un cumul des risques naturels et technologiques sur les couloirs de la Garonne, de l'Ariège et de l'Hers-Mort. Ces problématiques sont aujourd'hui de plus en plus prises en charge par plusieurs acteurs du territoire.

La stratégie de développement

De la Vision stratégique de l'InterSCoT au Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCoT de la Grande agglomération toulousaine

La Vision stratégique de l'InterSCoT définit les grands principes à retenir dans chaque projet de territoire et permet d'assurer leur cohérence à l'échelle de l'aire urbaine ; ces principes sont les suivants :

- la polarisation du développement et le confortement des bassins de vie, ainsi que les efforts nécessaires en matière de logement ;
- le rééquilibrage habitants/emplois des territoires et la définition d'un nouveau modèle de développement économique ; la mutualisation des moyens sur quelques grands projets économiques en périphérie ;
- une transition urbain/rural – la « couronne verte » – et une gestion économe des ressources ;
- un nouveau modèle de déplacement multimodal, un lien entre urbanisme et transport.

Le parti d'aménagement du SCoT de la Grande agglomération toulousaine

Le parti d'aménagement retranscrit les principes de la Vision stratégique. Dans le même temps, il intègre les responsabilités de la Grande agglomération à l'égard des autres SCoT en matière d'accueil de population et de maîtrise de l'étalement urbain.

Afin d'être en capacité de répondre aux sollicitations du territoire, le SCoT de la Grande agglomération se prépare à accueillir de **250 000 à 300 000 habi-**

tants supplémentaires et 140 000 emplois à l'horizon 2030.

En ce qui concerne l'offre de logements, le SCoT se fixe pour objectif de permettre et d'encourager la construction de **200 000 à 230 000 logements**.

Le parti d'aménagement se décline autour de trois verbes : **maîtriser, polariser, relier**.

Maîtriser l'urbanisation :
faire fructifier le capital naturel et agricole, bien commun du territoire

Les espaces stratégiques composant la trame naturelle et agricole du territoire sont identifiés afin d'assurer au mieux leur préservation et leur valorisation et de garantir leur pérennité. Ils constituent une **trame verte et bleue**, ossature support pour une mise en réseau des espaces autour de laquelle s'articulent les projets d'aménagement et de développement des territoires.

Cette organisation a pour vocation de garantir la pérennité des espaces naturels et agricoles.

Sur les espaces les plus fragiles, soumis à la pression foncière de l'étalement urbain, une « **Couronne verte** » est définie aux abords immédiats de la Ville intense. Ces espaces fragiles voient ainsi leur protection renforcée à long terme grâce à la mise en place de partenariats avec les acteurs agricoles et à des investissements publics issus des collectivités locales et territoriales.

La « Couronne verte » s'inscrit dans une perspective de projet environnemental partagé d'intérêt métropolitain.

Polariser : promouvoir un modèle urbain polycentrique.

Afin de relever pleinement les défis de la croissance démographique, de l'étalement urbain et de la mixité des fonctions auxquels le territoire de la Grande agglomération est confronté, le parti d'aménagement retenu est la polarisation de l'organisation du territoire.

La Grande agglomération s'organise autour de bassins de vie, territoires d'équilibre organisés en 4 quadrants qui témoignent de la réalité vécue au quotidien par les habitants. Ces quadrants ont un ancrage fort dans le cœur de l'agglomération.

Le SCoT s'inscrit dans une logique de mixité fonctionnelle et d'intensification urbaine et vise à privilégier l'accueil de l'emploi et de la population en intensifiant la ville. Au sein de la Ville intense, afin de mieux maîtriser le développement du territoire, la croissance se concentrera sur les principales centralités urbaines et les principaux pôles secondaires.

Dans la Ville intense, le cœur d'agglomération, territoire le mieux desservi à terme par les TCSP, verra sa fonction de centralité se développer.

Au-delà de la Ville intense, à la charnière des SCoT périphériques, les territoires s'organisent autour de centralités qui jouent un rôle de transition et d'articulation. Ces centralités sectorielles structurent des bassins de vie intermédiaires et s'appuient sur des pôles de service qui irriguent les territoires, elles seront soutenues dans leur développement, notamment en matière d'accessibilité par les transports en commun et de diversité de l'offre d'habitat et de services.

En dehors de la Ville intense, les territoires intermédiaires connaîtront un développement mesuré.

Les portes métropolitaines sont le lieu d'accueil privilégié des grands équipements et services urbains, générateurs de trafic mais également des zones d'emploi métropolitaines. Elles constituent des pôles d'emploi et de services majeurs pour les habitants et jouent, pour l'aire métropolitaine et au-delà, un rôle de porte d'entrée de l'agglomération.

Le modèle de développement économique retenu s'inscrit dans cette logique de polarisation. Il a pour objectifs :

- de révéler et de conforter les pôles économiques métropolitains ;
- de promouvoir le développement économique au sein de quartiers mixtes en favorisant le renouvellement urbain ;
- de s'appuyer sur des centralités sectorielles en relais de la ville intense : Muret, Baziège, Ayguesvives, Montgiscard.

Relier : conforter l'organisation en bassins de vie (quadrants) arrimés à un cœur d'agglomération maillé.

En matière de transport, le PADD de la Grande agglomération toulousaine vient compléter et appuyer le projet de polarisation du territoire.

Il s'appuie ainsi sur trois grands principes :

Conforter un fonctionnement en bassins de mobilité en reprenant l'organisation en quadrant au sein desquels la desserte en transports collectifs doit permettre de relier le périurbain proche aux cœurs urbains et aux secteurs attractifs du cœur de l'agglomération. Le réseau de transports collectifs performant doit structurer le territoire de la « Ville intense ».

Au-delà de la « Ville intense », les transports collectifs sont structurés en rabattement sur le réseau ferré, ou le réseau de TCSP, avec des modes adaptés selon les tissus urbains desservis.

Sur les territoires périurbains, des centralités sectorielles, appelées villes-gares,

sont le lieu de convergence des différents modes de transports collectifs urbains ou interurbains et doivent intégrer un pôle d'échanges intermodal en cohérence avec leur rôle de centralité.

Passer de l'étoile à la toile dans le cœur d'agglomération : aujourd'hui, le maillage du réseau structurant de transports en commun est réduit et concentré sur le centre de Toulouse. Ce maillage doit permettre de maximiser les possibilités de déplacements dans l'ensemble du cœur d'agglomération, notamment entre les faubourgs et les communes périphériques, et non plus seulement entre les communes périphériques et le centre-ville de Toulouse.

Préserver l'accessibilité de la métropole sur le plan ferroviaire et aérien avec une bonne desserte en transports en commun de la gare Matabiau et de l'aéroport, mais aussi sur le plan routier par une gestion et un aménagement du réseau permettant la coexistence des flux locaux et nationaux.

Le Projet de territoire de la Grande agglomération toulousaine : les grands principes retenus dans le Document d'Orientations Générales

Maîtriser l'urbanisation

Maîtriser de façon cohérente et sur le long terme l'aménagement et le développement de la Grande agglomération toulousaine.

Redonner toute leur place aux territoires non urbains « ouverts ».

Révéler les territoires naturels et agricoles stratégiques

Appliquer un principe général d'économie des espaces agricoles et naturels : réduire de 50 % par rapport aux périodes précédentes le prélèvement annuel de terres agricoles et naturelles au profit d'une nouvelle urbanisation.

Conforter durablement la place de l'agriculture

- En assurant la pérennité des espaces agricoles protégés par le maintien strict de la vocation agricole des espaces présentant une valeur agronomique reconnue, une continuité et une pérennité économique.
- En privilégiant l'usage agricole des espaces agricoles préservés. L'ensemble des terres cultivées du territoire est à préserver de toute urbanisation afin de ne pas fragiliser l'espace non urbain aux abords immédiats de la ville. Dans cette optique, aucune urbanisation nouvelle n'est autorisée en dehors des territoires d'extensions identifiés.

Protéger et conforter les espaces de nature

- En maintenant l'intégrité des espaces naturels protégés reconnus comme cœurs de biodiversité. Au sein de ces espaces, toute urbanisation est interdite. Les documents d'urbanisme autorisent l'accès à ces espaces naturels protégés de façon large ou restreinte, ou éventuellement l'interdisent de façon ponctuelle au regard des enjeux de biodiversité avérés.
- En maintenant les corridors écologiques, territoires de fonctionnement écologique.
- En maintenant des coupures vertes entre les fronts d'urbanisation. Le SCoT identifie les zones de conflit potentiel en matière de biodiversité où les contraintes sont les plus fortes et où des coupures vertes sont essentielles à préserver.

Mettre en valeur les paysages

Constituant l'ossature même du territoire, la charpente paysagère est à préserver :

- en affirmant les grands paysages : préservation et révélation des perspectives lointaines au travers des différents projets d'aménagement...
- en préservant l'identité des unités paysagères : attention particulière portée à l'intégration paysagère des nouvelles constructions et opérations d'aménagement...
- en garantissant la diversité des paysages urbains : protection et mise en valeur des ensembles architecturaux de valeur patrimoniale reconnue et des abords des monuments classés ou inscrits ;
- en garantissant durablement la qualité paysagère et bâtie des entrées de ville et des axes majeurs.

Révéler les espaces « ouverts » à travers le maillage « vert et bleu » de la Grande agglomération toulousaine

Bâtir un maillage vert et bleu proche des habitants

Le maillage vert et bleu s'appuie à la fois sur la trame verte maillant le territoire de la Grande agglomération toulousaine et sur le chevelu hydrographique. Au-delà de l'objectif de mise en réseau de la nature, il s'agit de créer un maillage de proximité accessible à tous les habitants ; pour ce faire, il convient :

- de renforcer la place de la nature en ville ;
- d'ancrer le maillage vert et bleu dans les espaces naturels, agricoles et récréatifs ;
- de mailler l'ensemble du territoire, du cœur de l'agglomération aux espaces périurbains.

Construire le projet environnemental de la « Couronne verte »

Les espaces naturels et agricoles situés au pourtour de la Ville intense doivent faire l'objet d'une considération particulière. Ces espaces urbains, tous plus ou moins connectés entre eux, forment une « Couronne verte » qui mérite de s'inscrire dans une perspective de développement durable de territoire.

Sur ces espaces, il s'agira :

- de maîtriser la pression foncière ;
- d'investir sur des projets de territoires naturels, agricoles ou récréatifs en dehors des espaces déjà protégés.

Préserver les ressources

Préserver et économiser les ressources en eau

- améliorer la gestion des eaux pluviales ;
- favoriser les économies d'eau ;
- anticiper les besoins en eau.

Exploiter les matériaux de manière raisonnée

- améliorer la réhabilitation des anciennes gravières largement présentes dans la vallée de la Garonne et, dans une moindre mesure, dans celle de l'Ariège ;
- favoriser le transport par fer des granulats et limiter ainsi les émissions de gaz à effet de serre, réduire les nuisances et les risques routiers.

Lutter contre le changement climatique en contribuant à réduire les émissions de Gaz à effet de serre

- réduire les consommations en énergies fossiles ;
- développer les énergies renouvelables.

Préserver et améliorer la santé publique

Prévenir les risques majeurs

- prévenir le risque d'inondations ;
- prévenir le risque de mouvements de terrain liés à des affaissements, des tassements ou des effondrements ;
- prévenir le risque de mouvements de terrain différentiel au phénomène de retrait-gonflement des sols argileux ;
- prévenir le risque d'incendie de forêt ;
- prévenir les risques technologiques ;
- prévenir les risques liés à la pollution des sols ;
- promouvoir l'information préventive sur les risques.

Améliorer la qualité de la ressource en eau :

- améliorer les performances des réseaux de collecte d'eaux usées et des stations d'épuration ;
- envisager un développement urbain en fonction des capacités d'assainissement ;
- protéger les aires d'alimentation des captages d'alimentation en eau potable.

Protéger l'environnement sonore

- préserver des zones calmes ;
- éviter de soumettre les populations à des sources de bruit nouvelles ou amplifiées.

Améliorer la qualité de l'air

- contribuer à améliorer la qualité de l'air extérieur ;
- contribuer à améliorer la qualité de l'air intérieur.

Polariser le développement

L'accueil des habitants

Renforcer la construction de logements

L'objectif du SCoT est de permettre et d'encourager la construction de 200 000 à 230 000 logements. Cet objectif concerne prioritairement les territoires du cœur de l'agglomération, les pôles secondaires et les centralités sectorielles.

- **Construire prioritairement les nouveaux logements dans la ville intense.**

Les PLH traduisent les objectifs de production de logements et les déclinent dans le temps.

Les PLU adoptent des dispositions permettant de renforcer les capacités d'accueil de nouveaux logements, en priorité dans les espaces urbains existants et en particulier dans les corridors d'influence des transports en commun.

- **Accueillir un développement mesuré sur les territoires situés au-delà de la Ville intense.**

Les extensions urbaines seront autorisées en continuité des espaces urbanisés existants. La création de nouvelles zones en extension est subordonnée à des analyses environnementales.

Sur les territoires du développement mesuré, un objectif de production de logements par EPCI est fixé, il doit permettre le maintien du niveau actuel des populations. L'accueil des nouveaux logements se fera principalement dans les pôles de services

Diversifier la production de logements

- Fixer des objectifs de production de logements locatifs sociaux par territoire et préciser dans les PLH les objectifs de diversité sociale et de solidarité.
- Un objectif de production de logements locatifs sociaux est fixé par EPCI pour atteindre un parc locatif social d'au moins 20 % du potentiel à l'horizon 2030.
- Les opérations d'aménagement intègrent dans leur programme au moins 30 % de logements socialement accessibles.
- Construire prioritairement les logements locatifs sociaux dans les secteurs équipés ou desservis par les transports en commun.
- Renforcer l'offre locative très sociale.
- Porter une attention particulière aux populations spécifiques.

Promouvoir une densification et la mixité de la ville

- Assurer la mixité fonctionnelle au sein de tissus urbains denses.

70 à 80 % de la population est accueillie dans la Ville intense, et deux tiers des nouveaux emplois dans les tissus urbains mixtes, existants ou à créer.

L'accueil d'activités compatibles avec l'habitat est encouragé dans les secteurs déjà urbanisés comme dans les nouvelles opérations.

Dans les territoires d'urbanisation mixte, 50 % du foncier est réservé à l'habitat.

Des densités moyennes sont préconisées par le SCoT en vue de leur traduction dans les PLU.

- **Établir les règles d'un développement urbain maîtrisé et économe en foncier.**

Principe des extensions urbaines en continuité de l'existant.

Mitage de l'espace agricole interdit (pas d'extension des hameaux).

L'accueil de l'activité économique

L'objectif est le maintien pour 2030 de l'équilibre actuel de 1 emploi pour 2.2 habitants. L'émergence de filières de diversification des activités et des emplois est favorisée. Par ailleurs, en s'appuyant sur le projet de polarisation, il convient d'optimiser le foncier à vocation économique (gestion moins extensive du foncier d'activité notamment) et de hiérarchiser les grands sites d'activités.

Relever le défi de compétitivité, d'équipement et d'équilibre du territoire

Le SCoT affirme la volonté d'organiser le territoire pour rapprocher les habitants et les emplois :

- en accompagnant par le projet d'aménagement les politiques économiques et sectorielles à vocation métropolitaine ;
- en maintenant l'équilibre entre les habitants et les offres d'emploi : prévoir des capacités d'accueil pour 100 000 à 150 000 emplois supplémentaires (les objectifs sont déclinés par grands quadrants géographiques) ; en recher-

chant une répartition plus équilibrée de l'emploi au niveau de l'agglomération ;

- en intégrant les impératifs du développement durable dans l'aménagement des espaces d'activités : traitement architectural et paysager des espaces d'activités économiques, attention particulière portée à leur impact paysager.

Accueillir le développement économique de préférence dans des quartiers mixtes.

Les quartiers mixtes ont pour vocation d'accueillir les deux tiers des emplois supplémentaires à l'horizon 2030. Les documents d'urbanisme doivent permettre d'intégrer l'activité économique dans les zones à vocation principale d'habitat.

Proposer une offre dédiée sur les polarités économiques hiérarchisées

- **Hiérarchiser et qualifier les sites d'accueil d'activités.**

Quatre types de sites sont ainsi définis : d'intérêt métropolitain (activités économiques majeures, à forte valeur technologique et tertiaire), d'intérêt d'agglomération (gestion communautaire, vocation de garantir une répartition plus équilibrée des activités et des emplois), d'intérêt local (de taille réduite, répondant aux besoins de proximité des communes), sites logistiques.

Promouvoir la densification des territoires dédiés à l'économie, en extension et en renouvellement

- Intensifier les zones d'activités existantes et maîtriser l'ouverture de nouvelles zones dédiées exclusivement à l'activité économique, dans un objectif d'économie de la ressource foncière. Le SCoT définit les territoires ayant vocation à accueillir strictement de l'activité (un tiers des emplois supplémentaires à créer sur la Grande agglomération).
- Engager prioritairement une politique volontariste de renouvellement urbain et de requalification des sites d'activités existants : mettre en œuvre la recomposition de certaines zones à vocation économique et les faire évoluer vers des activités plus denses en emploi.

L'implantation des activités commerciales

- Polariser la fonction commerciale au sein de centralités denses en population et en emploi.
- Favoriser la mixité urbaine et l'accessibilité en transports en commun au sein des pôles commerciaux.
- Préserver les ressources foncières pour un développement durable de la fonction commerciale.
- Assurer un aménagement commercial équilibré.

L'implantation des équipements et services

- Équilibrer les territoires en matière de services et d'équipements.
- Promouvoir un urbanisme de proximité en privilégiant les implantations sur les territoires denses et bien desservis : bonne accessibilité des lieux et offre diversifiée participant au rayonnement et à l'attractivité des polarités.
- Développer les équipements métropolitains.

Les territoires d'accueil du développement

Déterminer des objectifs chiffrés en intensification et en extension urbaine

Intensification urbaine par le renforcement des tissus existants et par le renouvellement urbain.

Identifier les territoires d'accueil des habitants et des emplois

- Sur les territoires d'intensification, principalement situés dans le cœur d'agglomération, et à proximité du tracé d'un futur TCSP, les PLU facilitent la densification et le renouvellement urbain.
- Sur les territoires d'extension, situés au-delà du tissu urbain existant et dont la localisation correspond aux objectifs de polarisation, les PLU fixent des densités urbaines minimales en fonction de la desserte par les transports en commun.

Relier les territoires

Pour un système de déplacement durable

Prévoir les infrastructures nécessaires au maintien et au renforcement de l'accessibilité métropolitaine

Les PLU prennent les mesures nécessaires et conservatoires à long terme pour permettre la réalisation ou la modernisation des infrastructures essentielles à l'attractivité de la métropole : pôle d'échanges de Matabiau, amélioration de la capacité du réseau ferroviaire national sur les branches Toulouse Saint-Jory et Toulouse Castelnaudary, liaison TCSP aéroport/gare Matabiau, amélioration du réseau routier d'agglomération...

Développer un réseau de transport collectif intermodal

Le PDU doit s'inscrire dans la perspective de compléter le réseau de TCSP urbain en veillant à desservir les territoires déjà urbanisés autant que les territoires d'urbanisation future.

Compléter le réseau de boulevards urbains multimodaux, charpente de la « Ville intense »

Les boulevards urbains forment un réseau multimodal « apaisé », support d'urbanisation. Ils sont réalisés lors de l'urbanisation des territoires qu'ils irriguent. Les PLU prennent en compte le réseau des boulevards urbains multimodaux et prévoient, si nécessaire, les emplacements réservés adéquats.

Renforcer l'organisation des transports et l'inter modalité au sein de bassins de mobilité : les quadrants

L'organisation en quadrants de la Grande agglomération toulousaine traduit une relative autonomie des territoires et permet de limiter les distances de déplacement. Pour que ces quadrants fonctionnent comme de véritables bassins de vie, cette organisation doit être confortée par le réseau de transports collectifs.

Vers une cohérence urbanisme / transport

Dans la Ville intense et sur les territoires du développement mesuré

Toute ouverture à l'urbanisation ou projet de renouvellement urbain d'ampleur doit s'accompagner d'une desserte en transports collectifs adaptée (au minimum une desserte au 1/4 d'heure en moyenne toute la journée). L'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones dans les PLU devra concerner les secteurs déjà desservis par les transports en commun ou les terrains en continuité immédiate du cœur de ville ou de villages.

Promouvoir les modes doux (vélo, marche à pied) par un urbanisme intégrant leurs cheminements

Les PADD des PLU définissent des orientations destinées à favoriser l'usage des modes doux et prévoient l'organisation des cheminements en accès aux transports collectifs.

Les incidences du projet sur l'environnement

Un projet environnemental affirmé

En assurant leur identification et leur protection, le SCoT reconnaît les espaces agricoles et naturels de valeur pérenne ; il affirme ainsi la volonté collective de conforter la trame paysagère et identitaire du territoire et de l'intégrer parmi ses fondamentaux.

Le SCoT identifie spécifiquement les espaces agricoles jugés pérennes et les espaces naturels remarquables à protéger en posant un principe général d'interdiction de toute nouvelle urbanisation. Les zones Natura 2000 ne sont ainsi pas impactées par les nouveaux projets de développement urbain.

Le SCoT préserve également les espaces agricoles et de nature plus « ordinaires » qui sont concernés par la seule urbanisation autorisée, circonscrite aux territoires d'extension urbaine clairement identifiés (pixels).

Le SCoT ajoute à ce dispositif de protection des espaces un principe de continuité – écologique mais aussi paysagère – essentiel à maintenir pour une cohérence de fonctionnement.

Issu de ce principe, le maillage vert et bleu constitue le fondement même du projet « non urbain » du SCoT : ce maillage n'est pas conçu en juxtaposition mais en complémentarité du projet urbain ; afin qu'il ne constitue pas seulement une protection, son accessibilité et sa multifonctionnalité sont privilégiées. Sa continuité est assurée sur l'ensemble du territoire et déclinée à l'échelle communale ; aucune interruption n'est autorisée.

Le projet de Couronne verte au pourtour de la Ville intense affirme en outre un objectif ambitieux : fruit d'une démarche concer-

tée et volontariste engagée pour limiter le phénomène d'étalement urbain, il vise, en s'appuyant sur les espaces agricoles et naturels identitaires et viables, la complémentarité des projets de territoire sur des espaces dont la pérennité est ainsi garantie. Réaffirmant la place de la nature en ville, le SCoT conçoit la continuité du maillage vert et bleu au sein même du tissu urbain constitué. Les espaces d'interface urbain/rural, les entrées de ville et les axes majeurs de communication sont ainsi spécifiquement ciblés comme devant faire l'objet de démarches cohérentes de projet (paysager notamment).

Des conditions posées au développement urbain

En définissant un objectif général de réduction de 50 % du prélèvement annuel de terres agricoles et naturelles au profit d'une nouvelle urbanisation, dévolues à une nouvelle urbanisation, le SCoT fait sienne la nécessité d'une gestion économe du foncier qui limite d'autant les phénomènes de spéculation foncière et l'étalement urbain induit.

Concomitamment, il fait la promotion d'une ville compacte – d'une ville des proximités – plus accessible. Pour ce faire, il donne la priorité au renouvellement urbain, à l'intensification et à la densification.

Si le développement urbain par extension fait encore partie du présent projet, son inscription territoriale est néanmoins soumise à de fortes conditions :

- toute nouvelle urbanisation est circonscrite aux territoires de développement identifiés par le projet de SCoT ;
- l'extension de l'urbanisation est unique-

ment autorisée en continuité des espaces urbanisés existants, prioritairement dans les secteurs desservis par les transports en commun : il s'agit là de constituer une réelle alternative à la voiture particulière et de réduire les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre associées ;

- afin de ne pas déstructurer davantage les espaces agricoles et naturels et d'offrir une garantie pour une préservation à long terme des espaces ouverts les plus pérennes et/ou stratégiques, le mitage de l'espace agricole et l'extension des hameaux sont interdits, tout comme le développement linéaire inorganisé le long des axes de communication ;
- un phasage est possible pour l'extension prévue en territoire de développement mesure dans le respect des densités retenues : 50 % avant 2020, 50 % après 2020.
- le taux d'imperméabilisation est limité : l'excès de ruissellement ne doit pas dépasser un débit équivalent à 20 % d'imperméabilisation du terrain, ceci dans le respect de l'objectif « rejet 0 » du SDAGE.

Les capacités réelles en matière d'approvisionnement et de distribution en eau potable ainsi que les capacités de traitement des stations d'épurations, leur rendement et l'existence de filières de prises en charge des boues doivent être démontrées. Dans ce domaine, le SCoT encourage toute évolution des réglementations locales qui tendrait à réduire la surface minimale des parcelles accueillant de l'assainissement individuel (en deçà de 1 500 m²).

Afin de coupler la gestion économe des sols à celle d'autres ressources et de renforcer la préservation de la santé et

de la sécurité publique, d'autres critères environnementaux sont retenus de façon complémentaire :

- sur la base de la réglementation en vigueur, réaffirmation forte de la non-constructibilité des zones soumises à risques ;
- lutte contre l'érosion des sols ;
- détermination des usages urbains futurs possibles sur des sites pollués ou potentiellement pollués ;
- protection affirmée de l'aire d'alimentation des captages pour l'eau potable ;
- prise en compte de l'environnement sonore par intégration dans la conception du projet et optimisation de la ressource espace, sans recours ultérieur à des aménagements supplémentaires.

Par ailleurs, dans l'objectif de développer un véritable urbanisme de proximité, le SCoT pose certaines règles relatives à :

- la polarisation des différentes fonctions urbaines ;
- la mixité des fonctions urbaines, déclinée à toutes les échelles de territoire ;
- la cohérence urbanisme/transports ;
- l'optimisation du foncier de grande surface déjà mobilisée (Portes métropolitaines, entrées de ville spécifiquement citées) ;
- l'opportunité des implantations au regard des besoins d'agglomération et des besoins locaux (zones d'activités notamment) ;
- la compacité des nouvelles formes urbaines.

En vue d'optimiser l'usage des espaces mobilisés, le corollaire de ces différentes règles est la détermination d'objectifs de densités minimales définis par rapport aux niveaux de services et de desserte en transports collectifs.

Avec ce cadre ainsi défini, le SCoT offre une réelle opportunité pour redonner de la cohérence urbaine et architecturale aux nouveaux territoires urbains et mieux réfléchir à leur accompagnement environnemental. Des principes de qualité environnementale, architecturale, paysage... sont affirmés à plusieurs reprises et l'intérêt est démontré pour la mise en œuvre de démarches transversales dans la réflexion et la conception des projets d'urbanisme et d'aménagements privilégiant l'innovation.

La prise en considération de la question prégnante des ressources

La question de la gestion économe de la ressource sol n'est pas exclusive ; le SCoT y associe, pour les autres ressources utilisées par la Ville :

- un objectif fort de sobriété énergétique : en maîtrisant les principales consommations d'énergie (cohérence urbanisme/transports) ; en favorisant les économies (HQE®, principes bioclimatiques, formes urbaines compactes limitant les déperditions énergétiques) ; en préservant des espaces ouverts, puits de carbone potentiels (Couronne verte) ; en encourageant la production et l'utilisation d'énergies renouvelables - on notera à propos de ce dernier point les conditions fortes posées à l'implantation des sites de production d'énergie photovoltaïque ;
- la consommation raisonnée de matériaux de construction grâce à une valorisation du recyclage des matériaux de construction ;
- une gestion maîtrisée des eaux, pluviales notamment, avec la définition d'un taux

maximal d'imperméabilisation et la mise en place de dispositifs réduisant les risques liés : érosion, glissements de terrain, inondations, pollutions.

Vers une limitation de la vulnérabilité des biens et des personnes

Les démarches de qualité environnementale impactent aussi positivement les différentes composantes environnementales en lien avec la santé publique.

La protection des cours d'eau et des habitats associés, la limitation du taux d'imperméabilisation et les conditions posées en matière d'assainissement à tout développement urbain participent à maintenir, voire à améliorer, la qualité des eaux superficielles et souterraines.

La qualité de l'air résultera directement des choix d'aménagement : les espaces ouverts protégés, le maillage vert et bleu et la Couronne verte constituent autant d'espaces « hors pollution de proximité » offerts aux habitants et autant de puits de carbone potentiels à proximité de la ville ; la cohérence urbanisme/transports vise un report des déplacements vers les transports collectifs et les modes doux moins émetteurs de gaz à effet de serre ; les démarches qualitatives en matière de construction et d'aménagement (HQE®, principes bioclimatiques) amélioreront d'autant la qualité de l'air extérieur et intérieur.

La connaissance en matière de qualité/pollution des sols est à renforcer et à diffuser ; sur ce point, une politique de prévention est encouragée.

Les enjeux sont également décisifs en matière de déchets : le SCoT encourage ainsi la réduction de leur production à la

source, l'amélioration de leur valorisation et le réemploi de matériaux recyclés. De plus, les espaces nécessaires à l'implantation de nouveaux équipements doivent être intégrés dans la conception de tout projet d'urbanisme et d'aménagement.

Les questions des nuisances sonores et d'exposition aux risques naturels et technologiques majeurs sont également intégrées dès l'amont dans tout projet d'urbanisme ou d'aménagement, dans le respect du cadre réglementaire en vigueur ; des démarches préventives ou opportunistes (maillage vert et bleu, réduction de la place de la voiture...) sont encouragées pour limiter les risques d'exposition de nouvelles populations, ou éviter d'aggraver les nuisances ou les risques existants.

... pour maîtriser et réduire autant que faire se peut les effets du projet urbain

Si le SCoT donne priorité à l'intensification et au renouvellement des tissus urbains existants, le développement par extension est néanmoins toujours d'actualité, même s'il est prévu dans une moindre mesure que les évolutions constatées sur les années passées - objectif de réduction de 50 % des prélèvements annuels au profit d'une nouvelle urbanisation -, en moyenne, 340 hectares par an devraient être consommés par l'urbain.

Ce « potentiel » brut de développement urbain est traduit dans le SCoT sous forme de territoires de développement dûment identifiés, implantés géographiquement sur le territoire, mais sans précision quant au parcellaire concerné. Une densité urbaine est associée à chaque territoire en fonction de son positionnement par rapport à une desserte en transports en commun performante au sein de la Ville intense et du Cœur d'agglomération, ou par rapport aux centralités du développement mesuré. A l'horizon 2030, pour le développement urbain en extension sont ainsi inscrits sur le territoire 689 pixels à vocation habitat/mixte et 244 pixels à vocation économique

représentant une augmentation du territoire urbain de près de 8 400 hectares, soit une augmentation de 25 % par rapport à la surface urbaine actuelle.

Ces nouveaux territoires de développement urbain et les nouvelles infrastructures qui doivent les accompagner sont susceptibles de générer des impacts forts sur les espaces agricoles et naturels initiaux : disparition, dégradation, fragmentation, transformation paysagère, perte de repères...

A ce sujet, il convient de prendre en compte et d'anticiper l'impact des nouvelles infrastructures de franchissement de la Garonne sur les zones Natura 2000 du territoire.

La consommation des ressources devrait poursuivre sa croissance, même si les mesures de prévention et de gestion prises par le projet devraient la ralentir.

Le développement de la ville et l'intensification de son fonctionnement sont susceptibles d'exposer plus fortement les populations aux nuisances, aux pollutions et aux risques « urbains ». L'identification et la prise en compte de plusieurs de ces contraintes par le SCoT doivent permettre d'améliorer leur intégration dès l'amont dans les réflexions territoriales locales et la mise en cohérence des mesures de prévention et de protection envisagées.

La mise en œuvre du SCoT et les mesures prises pour limiter, réduire ou compenser les incidences sur l'environnement : piloter le projet

La mise en œuvre du projet repose sur l'implication des différentes collectivités et des différents partenaires de l'aménagement.

Les modalités de pilotage sont une des conditions de la mise en œuvre du SCoT par le SMEAT. Elles portent d'une part sur la bonne articulation entre les différentes prescriptions et recommandations en matière de maîtrise du développement, de polarisation et de mobilité durable et, d'autre part, sur le phasage cohérent du projet de territoire dans le temps.

Pour une mise en œuvre cohérente du SCoT

Garantir la cohérence et les grands équilibres entre espaces urbains et espaces naturels et agricoles

La localisation des espaces d'extension de l'urbanisation est définie en vue de limiter les consommations énergétiques et la consommation d'espaces. La conception d'une « Ville intense » implique également de réduire les déplacements automobiles et les extensions urbaines. La priorité est ainsi donnée aux aménagements des espaces les mieux desservis.

Outils de pilotage et de mise en œuvre du SCoT, des cartes de cohérence environnementale et de cohérence urbaine sont intégrées au document afin de repérer les articulations entre les espaces agricoles et les espaces urbains et de traduire spatialement l'objectif de maîtrise de la consommation foncière dans le SCoT.

La carte de cohérence environnementale représente la trame verte et bleue qui sera respectée dans les futurs projets de développement urbain.

Dans les territoires du développement mesuré, les complémentarités entre territoires d'extension urbaine et espaces protégés sont recherchées. La Couronne

verte valorise les espaces protégés, lieux potentiels de projets environnementaux publics et privés.

La carte de cohérence urbaine permet de repérer les espaces devant faire l'objet d'une densification importante, qu'il s'agisse de territoires déjà urbanisés (pastilles) ou de territoires d'extension (pixels).

Cette carte identifie également les territoires à enjeux et leur lien avec une desserte en TC performante.

La traduction territoriale du projet indique précisément :

- la définition des densités urbaines ;
- la territorialisation du développement par extension ;
- la localisation du renouvellement urbain ;
- la différenciation entre les territoires mixtes et les territoires d'activités dédiés ;
- le réseau de transports publics structurants.

Phaser la desserte en TC performante et l'ouverture à l'urbanisation

Le phasage du développement est basé sur l'articulation urbanisme/transport.

Dans la Ville intense, l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux territoires est soumise à la signature d'un contrat d'axe, démarche négociée entre l'Autorité Organisatrice de Transports et les territoires concernés, inclus dans la zone d'influence des TCSP dans la

Ville intense. Le contrat d'axe est formalisé dans un document précisant les engagements des partenaires et leur calendrier de réalisation. Un cahier pratique établi par le SMEAT précisera les modalités et proposera une méthodologie d'élaboration.

Dans les territoires du développement mesuré, la consommation des capacités foncières en extension est fixée à hauteur de 50 % avant 2020 et de 50 % après 2020, et ce dans le respect des densités retenues pour les pôles de service d'une part et les autres communes d'autre part.

Contribuer à l'harmonisation des politiques publiques en mettant en œuvre les recommandations du SCoT

Conformément à la loi SRU et aux statuts du SMEAT, la mise en œuvre des prescriptions passe par la traduction réglementaire du SCoT dans les autres documents d'urbanisme et les politiques sectorielles et appelle une instruction en compatibilité. Le SMEAT demandera à être consulté pour avis en compatibilité, notamment sur :

- les Plans Locaux d'Urbanisme,
- les Programmes Locaux de l'Habitat,
- le Plan de Déplacements Urbains,
- les autorisations commerciales,
- les projets de zones économiques de plus de 30 hectares.

Mettre en place un Outil de Veille

La mise en œuvre du SCoT nécessite un suivi régulier permettant d'évaluer l'avancement du projet, sa traduction et sa mise en perspective au regard des évolutions conjoncturelles et/ou structurelles.

L'élaboration d'un Outil de Veille sur les objectifs qualitatifs et quantitatifs affichés dans le DOG est dès lors nécessaire pour suivre les principales variables suivantes :

- accueil démographique,
- maîtrise de l'étalement urbain,
- cohérence urbanisme/transport,
- accueil de l'emploi,
- diversité de l'offre de logements,
- mixité des fonctions,
- cohérence des politiques publiques.

Si la loi SRU impose un bilan au bout de 10 ans, le projet de loi portant Engagement National pour l'Environnement prévoit de ramener ce délais à 6 ans. Le SMEAT souhaite également qu'une première évaluation basée sur les indicateurs de l'Outil de Veille puisse intervenir plus tôt (5 à 6 ans).

Pour une gouvernance à grande échelle

Afin de permettre la réalisation de projets urbains ambitieux, des coopérations d'objectifs focalisées sur les orientations du SCoT seront développées entre les différents maîtres d'ouvrage concernés (EPCI, Conseil Général, Conseil Régional, État, Tisséo, Chambres consulaires, SAFER, EPFL).

Cadre et méthode de l'évaluation environnementale

La démarche d'évaluation environnementale est destinée à mettre en perspective et à valider les choix politiques d'aménagement et de développement du territoire, tout en s'assurant que l'environnement est pris en compte le plus en amont possible et de façon continue et itérative dans le processus d'élaboration du projet de territoire. L'objectif est de garantir à ce dernier un développement équilibré et cohérent, sans porter préjudice aux enjeux environnementaux identifiés.

Cette réflexion, engagée dès l'amont du projet, se poursuit au cours des différentes phases de construction du projet, qui s'articulent logiquement entre elles :

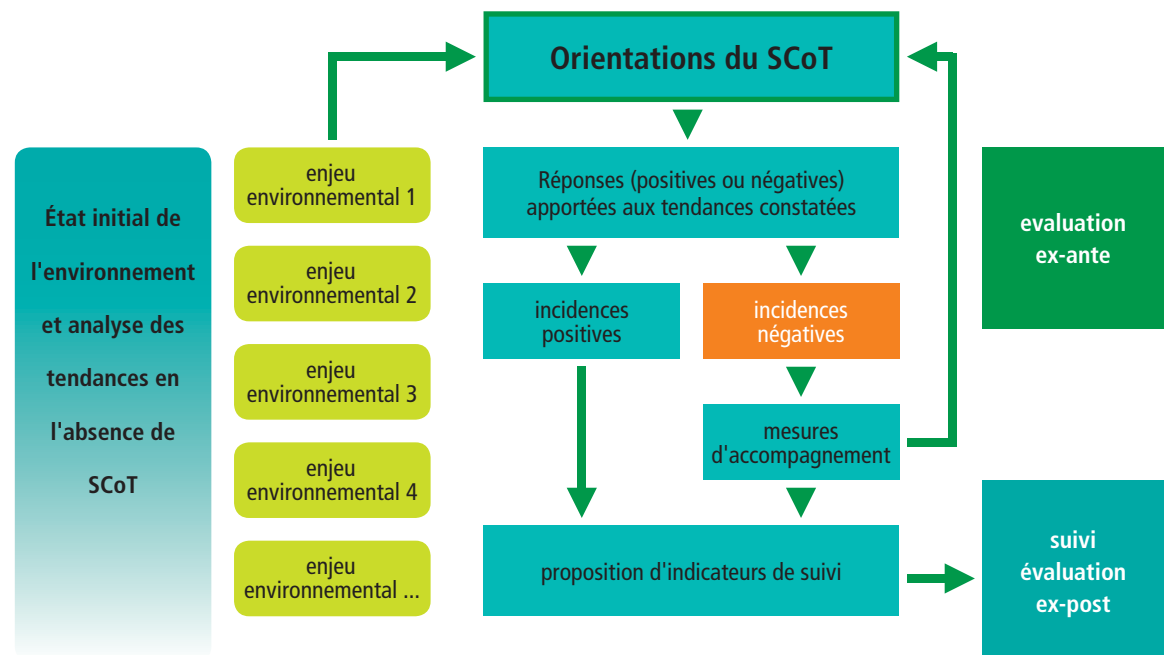
- l'analyse de l'Etat Initial de l'Environnement permet d'identifier les tendances à l'œuvre et de déterminer les enjeux du territoire en matière d'environnement : les atouts à valoriser, mais également les points de vigilance à respecter afin de garantir l'avenir,
- la mise en regard de ces enjeux avec les choix et les objectifs retenus dans le PADD, où les considérations environnementales ont été considérées comme des leviers à mobiliser dans la construction même du projet,
- à partir de ces objectifs, la déclinaison du projet et la formulation d'orientations dans le DOG à permis de définir un programme de mesures intégrant au plus près les caractéristiques et enjeux environnementaux propres au territoire.

A partir de cette réflexion continue et itérative, le rapport d'évaluation environnementale identifie, décrit et évalue les incidences probables du SCoT sur l'environnement (positives et négatives), ainsi que les solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du SCoT. Il précise également les mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser ses incidences négatives.

Articulées autour de trois entrées principales :

- **Valorisation et protection du patrimoine :**
 - Paysages et patrimoine bâti,
 - Milieux naturels et biodiversité.

- **Economie, protection et valorisation des ressources :**
 - Consommation énergétique et énergies renouvelables,
 - Consommation de l'espace,
 - Exploitation du sous-sol,
 - Activité agricole,
 - Démarches environnementales globales.
- **Limitation de la vulnérabilité des biens et des personnes :**
 - Santé et environnement,
 - Qualité de l'eau,
 - Qualité de l'air,
 - Intermodalité des déplacements,
 - Dépollution des sols,
 - Production de déchets et valorisation,
 - Nuisances sonores,
 - Risques majeurs.



Les grandes thématiques retenues servent de clés d'entrée à chacune des étapes de l'évaluation environnementale, dans un souci de lien et de meilleure lisibilité :

Etat Initial de l'Environnement

Cette étape rassemble tous les éléments rassemblés pour qualifier l'état de l'environnement, les pressions qu'il subit, comme les réponses apportées par les politiques publiques ou les initiatives d'acteurs ; elle s'achève sur la mise en exergue des potentialités et des limites repérées et sur ce qui fait enjeu au niveau du SCoT.

Evaluation environnementale proprement dite

- **Analyse des tendances en l'absence de SCoT**
Issue de l'étape précédente, cette analyse précise si les tendances, en termes de politiques ou de phénomènes physiques, vont dans le sens d'une amélioration ou pas.
- **Exposé des objectifs du SCoT**
Cet exposé s'appuie sur les grands objectifs de la Grande agglomération toulousaine édictés dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCoT.
- **Analyse des incidences notables prévisibles (positives et négatives) de la mise en œuvre du SCoT sur l'environnement**
Cette analyse est réalisée en examinant les différentes prescriptions et recommandations du DOG au prisme des entrées environnementales retenues. Une réflexion critique est menée sur les

impacts additionnels positifs et négatifs que l'on peut attendre de la mise en œuvre du SCoT.

- **Identification des mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement**

Les mesures envisagées sont présentées, s'il y a lieu, dans le cadre de chaque entrée environnementale. Elles correspondent à des prescriptions ou recommandations issues du Document d'Orientations Générales, mais aussi de mesures à préciser et mettre en œuvre dans le cadre de l'application du SCoT (mesures d'accompagnement).

La prise en considération des sites Natura 2000 dans le projet fait l'objet d'un paragraphe spécifique, conformément à l'article R.122-2 du Code de l'Urbanisme et à l'article L.414.4 du Code de l'Environnement.

Une deuxième clé de lecture est également proposée, qui permet de repérer et de préciser l'ensemble des incidences environnementales de chaque famille d'orientations du Document d'Orientations Générales (annexe 1).

Le déroulement de la démarche, en différentes étapes étroitement imbriquées entre elles, a induit le choix d'une évaluation environnementale prise en charge en direct, plutôt que confiée à un organisme extérieur.

Ce choix permet en effet de disposer d'une connaissance fine du territoire et de ses acteurs, et surtout d'être à même de préci-

ser et d'accompagner la logique des choix d'aménagement qui ont conduit à la définition du projet.

La procédure d'évaluation environnementale est une démarche qui se déroule dans le temps et se poursuit au-delà de l'approbation du SCoT.

Après l'évaluation préalable des orientations et prescriptions du SCoT lors de l'élaboration du projet (évaluation ex-ante), un suivi de l'état de l'environnement et une évaluation des orientations et des mesures définies dans le SCoT doivent être menés durant sa mise en œuvre (évaluation itinéraire).

L'objectif est de fournir des informations fiables et actualisées sur la mise en œuvre des objectifs du projet et l'impact de ses actions, et de faciliter la prise de décisions pertinentes dans le cadre du pilotage du projet.

Un questionnaire adapté et des indicateurs pertinents sont proposés pour suivre dans le temps l'évolution des enjeux environnementaux, sociaux et économiques sur le territoire, et apprécier l'application du SCoT.

Au terme de 6 ans de mise en œuvre, ou à l'occasion d'une révision, un bilan s'appuyant sur ces différentes étapes de suivi et d'évaluation doit être dressé pour évaluer les résultats de l'application du SCoT, notamment au regard des enjeux et questions environnementales posés au préalable (évaluation ex-post).

Glossaire

Les définitions proposent une vision de l'organisation des territoires et des polarités dans une mise en perspective à 2030. Il s'agit donc d'un chemin à parcourir progressivement et non pas de la description d'une situation actuelle.

Territoires

Cœur d'agglomération

Le Cœur d'agglomération est constitué des communes aux fonctions urbaines les plus développées, soit Toulouse et les centres urbains de la première couronne qui disposent d'un très bon niveau de services et d'équipements, notamment en transport en commun (métro, TCSP). Il a pour vocation à accueillir une part significative de la croissance, avec des formes urbaines denses.

Ville Intense

La Ville intense inclut le Cœur d'agglomération et s'étend au-delà le long des axes forts de transport en commun, intégrant ainsi les communes pôles secondaires. Elle constitue le lieu privilégié d'accueil de la population et de l'emploi dans les zones les mieux desservies et équipées, en veillant à un développement économe en ressources, respectant les équilibres habitants/emplois (quartiers mixtes) et favorisant la mixité sociale. Un objectif de densité élevé est défini, en contrepartie du niveau d'équipement offert.

Quadrants

Au sein du SCoT de la Grande agglomération toulousaine, les comportements des habitants (mobilité quotidienne, consommation, relations domicile-travail) esquissent un fonctionnement en quatre quadrants ayant un ancrage fort sur le cœur d'agglomération. Ils constituent de nouvelles échelles auxquelles devront être appréhendées les politiques publiques (Plan des Déplacements Urbains, urbanisme commercial...).

Territoire à développement mesuré

Territoires de projet possédant des espaces naturels et agricoles à valoriser, ce qui implique une maîtrise forte de l'urbanisation au-delà de la Ville intense. Un objectif de développement mesuré pourra y avoir lieu, s'appuyant sur un principe de structuration des territoires en bassins de proximité permettant d'offrir à la population un niveau essentiel d'équipements, de services et de commerces répondant aux besoins quotidiens. Cet objectif engage une prise en compte forte des enjeux environnementaux et la qualité de l'urbanisation comme contrepartie à une constructibilité éventuelle : interdiction du mitage, urbanisation en continuité stricte des bourgs existants, objectifs de compacité urbaine, potentiel d'urbanisation maximal, valorisation du patrimoine naturel, paysager et agricole, ...

Polarités urbaines

Portes métropolitaines

A l'interface entre le Cœur d'agglomération et les autres territoires, ces portes offrent un accès aux grands équipements et services urbains de niveau métropolitain (hôpitaux, universités, recherche, services, équipements sportifs...) ainsi qu'aux pôles majeurs d'emploi. Elles constituent également des pôles d'interconnexion actuels ou à venir entre le Cœur d'agglomération et les autres territoires, à la croisée de différents modes de déplacement (transport en commun, réseau ferré, voirie, modes doux).

Centres urbains

Principales communes situées au contact de Toulouse et participant fortement de la « Ville intense » en offrant un haut niveau de services et équipements. Ces communes constituent des lieux par excellence de mixité fonctionnelle et sociale, à conforter en tant que territoires d'accueil des populations.

Pôles secondaires

Les centres urbains sont complétés par des pôles secondaires, communes situées le long des axes forts de transport en commun (TCSP, desserte ferrée de banlieue) et qui disposent d'un bon niveau d'équipements. Le développement urbain devra rechercher l'équilibre des fonctions, la qualité, l'économie de l'espace et s'articulera avec l'offre la plus performante en transports en commun.

Centralités sectorielles

Ces centralités jouent un rôle de transition entre la Ville intense et les secteurs périurbains, ainsi qu'entre l'InterSCoT et les territoires extérieurs. La diversification de leur gamme d'équipements et de services contribuera à renforcer l'offre au sein des vastes territoires périurbains et à limiter les déplacements vers le Cœur d'agglomération, y compris par le développement de services rares et rayonnants. La connexion à un réseau efficace et cadencé de transport en commun sera recherchée et leur rôle de pôle d'échanges renforcé. Le développement urbain futur comprendra des objectifs ambitieux en termes d'accueil économique et démographique. Il devra conforter la proximité et la mixité des fonctions (emplois, habitat, services), l'accessibilité des territoires urbains, leur densification et la prise en compte des enjeux environnementaux et qualitatifs.

Pôles de services

Ces bourgs constituent des relais locaux de l'armature urbaine, contribuant à la création d'un « territoire des proximités ». Ils complètent le maillage urbain et organisent le renforcement des fonctions en complémentarité avec les autres polarités : offre de services et d'emplois, accueil de tous les habitants, offre améliorée en transport collectif.

Sites d'accueil économique

(Ces concepts sont complémentaires de la hiérarchie des pôles urbains).

Pôles économiques métropolitains

Ces pôles, principalement situés dans la Ville intense et sur les Portes métropolitaines, se caractérisent par le type d'activité qui participe fortement au rayonnement de l'agglomération: sites économiques majeurs, sites d'enseignement et de recherche, quartiers tertiaires, centres de congrès, foires, ...

Sites économiques relais principaux des centralités sectorielles

Les centralités sectorielles allient un projet urbain ambitieux à un projet économique créateur d'emplois (sites économiques relais du pôle central). Elle offre des emplois de services à la population, notamment dans des tissus urbains mixtes et également des activités de services aux entreprises ou de production sur des zones d'activités dédiées.

Sites-relais d'intérêt local

L'activité économique se présente également sous la forme de zones d'activité permettant l'accueil de l'artisanat, du commerce et de petites entreprises de production ou de services. Ces sites ont une fonction de maillage du territoire et sont complémentaires des autres sites économiques.

Développements urbains

Territoires d'extension urbaine

Les territoires d'extension sont identifiés par des « pixels » au-delà du tissu urbain existant. Leur localisation répond aux objectifs de polarisation, d'équilibre entre Ville intense et Développement mesuré et de diminution de la consommation foncière, tels que fixés dans le PADD.

Territoires d'intensification urbaine

Les territoires d'intensification urbaine s'inscrivent sur l'espace déjà urbanisé (principalement les zones U actuelles des PLU). L'ensemble des territoires bâtis sont par principe des lieux d'accueil par densification ou renouvellement.

Les territoires d'intensification sont principalement situés dans la Ville intense. Il s'agit, dans le tissu urbain constitué, de parcelles non occupées (densification des « dents creuses ») et de territoires déqualifiés (renouvellement urbain) ou en changement de vocation (économique mutant en zone mixte). Au-delà du Cœur d'agglomération, un certain nombre de territoires doivent s'inscrire dans une dynamique d'intensification afin d'accompagner les futurs TCSP dans une cohérence urbanisme/transport.

Renouvellement urbain

Les territoires qui présentent un déficit de qualités urbaines : enclavement, image déficiente, équipements logistiques obsolètes ou en voie de l'être, tissu urbain faiblement structurant... passent par une réintervention pour apporter de la qualité en s'appuyant sur des potentialités de développement de l'environnement.

Environnement

Trame naturelle et agricole

Cette trame rassemble tous les espaces ouverts, non urbanisés, qui vont servir d'ingrédients au projet de maillage « Vert et Bleu » :

- les espaces agricoles à enjeu ;
- les espaces naturels remarquables ou cœurs de biodiversité ;
- les territoires de fonctionnement écologique : la nature dite « ordinaire » et les continuités écologiques ;
- les grands paysages identitaires et certains paysages rapprochés ;
- les espaces d'« opportunités », porteurs de contraintes (risques, nuisances) pour l'urbanisation et, a contrario, d'atouts pour la continuité du maillage Vert et Bleu.

Maillage Vert et Bleu

Ce maillage a vocation à irriguer l'ensemble du territoire, urbain et non urbain. Il est composé de plusieurs éléments :

- **Des espaces dits intangibles**
Leur vocation stricte est de rester non urbanisés : il s'agit des espaces agricoles et naturels à protéger, car pérennes à long terme. Les plus fragiles de ces espaces car soumis à la pression foncière aux abords immédiats de la Ville intense, forment une Couronne verte qui doit voir sa protection renforcée à long terme.
- **Des coupures vertes entre espaces urbanisés**
Elles ont pour fonction de ménager des espaces de respiration « verts » au sein de l'urbain, et d'éviter la création de continuum urbain, le long des grands axes notamment. Elles sont dotées d'une largeur minimale, selon des critères à définir.

- **Des liaisons vertes**

Elles mettent la nature en réseau sur la totalité du territoire en assurant des continuités sur de grandes distances.

Ces différents espaces composant le maillage Vert et Bleu permettront à plusieurs fonctionnalités de se côtoyer : fonctionnement écologique, paysages, agriculture, loisirs...

- **Couronne verte**

La couronne verte a pour fonction première de renforcer la protection de l'agriculture périurbaine et des espaces naturels cohérents contre la pression foncière qui s'affirme aux abords de la Ville intense.

S'inscrivant de fait sur des territoires de développement mesuré incluant des îlots urbains existants ou à conforter, elle est le lieu où les vocations non urbaines sont essentielles à maintenir :

- pérenniser l'agriculture viable présente aux franges de l'agglomération,
 - développer les circuits courts de vente de productions agricoles au service d'un mode de consommation plus durable,
 - conforter les continuités écologiques et les cœurs de biodiversité comme les forêts (extension, création),
 - développer de nouveaux espaces de nature ouverts au public proches de leur domicile.
- Véritable espace de projets, mettant en exergue des points forts du maillage Vert et Bleu autour de l'agglomération toulousaine, la couronne verte doit :
- assurer une continuité verte, dotée d'une certaine épaisseur, notamment aux abords des grands axes de circulation,

- se traduire par la mise en œuvre des projets, plans ou programmes de territoire, naturels et/ou agricoles, faisant l'objet d'investissements publics : soutien aux porteurs de projets, acquisition foncière, maîtrise d'ouvrage...
- s'appuyer sur des projets « verts », dont certains sont d'ores et déjà engagés.

Espaces agricoles protégés

Les espaces agricoles qui présentent aujourd'hui une valeur agronomique reconnue, une continuité et une pérennité économique, propres à garantir le maintien d'une activité agricole viable, notamment à proximité immédiate de la ville. Toute urbanisation y est interdite (cf. DOG).

Espaces agricoles préservés

Les espaces agricoles qui présentent aujourd'hui une pérennité apparemment moindre sur le long terme.

Cependant l'ensemble des terres cultivées actuellement sur le territoire est à préserver, afin de ne pas fragiliser davantage l'espace non urbain aux abords immédiats de la Ville. Ainsi aucune urbanisation nouvelle n'est autorisée en dehors des territoires d'extension clairement identifiés par des pixels (cf. DOG).

Espaces naturels protégés

Les espaces naturels remarquables sont protégés sur la base des classements suivants :

- les sites d'intérêt communautaires Natura 2000 (zones spéciales de conservation et zones de protection spéciale),
- les protections de biotope,
- les réserves naturelles,
- les sites classés (à composantes naturelles avérées).

Ils comprennent également les principaux cours d'eau, canaux et surfaces en eau, les zones humides, les ripisylves, les anciennes gravières à valeur patrimoniale avérée et les espaces boisés dont la surface est supérieure ou égale à 2 hectares, ainsi que tous les autres boisements de qualité de taille inférieure.

Espaces naturels préservés

En dehors des espaces naturels protégés, définis ci-avant, les cours d'eau et les espaces de nature plus ordinaire tels que les prairies, haies, talus, bois et bosquets, espaces de nature liés au réseau hydrographique... sont préservés et entretenus afin de garantir leur pérennité.

Espaces verts récréatifs

En milieu urbain, les espaces verts récréatifs existants et projetés sont des espaces accessibles au public dédiés à la détente et aux loisirs : parcs urbains, jardins publics, squares, mails plantés, promenades, berges aménagées...

Continuités écologiques

Les continuités écologiques « vertes » et « bleues » s'appuient sur les cœurs de biodiversité, les éléments de nature ordinaire : forêts, bois, haies, alignements, ripisylves, bosquets, prairies... les espaces agricoles (où peuvent être instaurées des marges de retrait [bandes enherbées]), le réseau hydrographique, les zones humides et autres habitats associés, ainsi que les espaces verts urbains.

Déplacements

Bassins de mobilité

Un bassin de mobilité est un territoire dont les déplacements sont majoritairement internes à ce territoire et structurés autour de pôles.

L'enquête Ménages-Déplacements de 2004 a mis en évidence quatre grands bassins de mobilité sur la banlieue et les faubourgs toulousains. Ces bassins de mobilité ont été l'un des éléments forts de l'analyse conduisant au constat d'une agglomération fonctionnant en « quadrants ».

Les Transports en Commun en Site Propre doivent progressivement desservir l'ensemble de la Ville Intense en multipliant les possibilités de correspondance, de sorte qu'on puisse se déplacer d'un point à un autre avec une seule correspondance sans les concentrer toutes en un point unique. Cela conduit à constituer une « toile », c'est-à-dire un réseau maillé, et pas seulement une étoile comme aujourd'hui.

Pôle d'interconnexion métropolitain, pôle d'échanges

Lieu de correspondance entre différents modes de transports : train, métro, TCSP, bus urbain et/ou interurbain, modes doux, voiture particulière. Le pôle d'interconnexion intègre des espaces de stationnement pour les vélos et pour les voitures particulières, mais aussi des services aux usagers (information voyageurs, vente de titres, voire agence de mobilité). Il intègre aussi divers services (presse, boulangerie...) afin de ne pas être seulement un espace de passage mais aussi un équipement dans un quartier.

Boulevard urbain multimodal

Voie multimodale, apaisée, support d'urbanisation. Le boulevard urbain comprend des espaces pour les modes doux (trottoirs, pistes ou bandes cyclables). Il intègre un site propre pour les transports collectifs ou la réservation d'un espace permettant de les intégrer ultérieurement. Hors zones économiques dédiées, la vitesse maximale autorisée est de 50 km/h.. Les carrefours sont à niveau sauf exception.

La trame des boulevards urbains constitue la charpente de l'urbanisation.

Contrats d'axe

Le contrat d'axe est signé entre une Autorité Organisatrice des Transports (AOT) et les communes ou structures intercommunales concernées par le projet de transport envisagé. Il définit les moyens à mettre en œuvre pour :

- favoriser la densité et la mixité autour du TCSP au travers notamment des PLU et les programmes de Zones d'Aménagement Concerté (ZAC),
- faciliter l'accessibilité au TCSP et organiser la multimodalité (modes doux, jalonnement, aménagement d'espaces publics, ...),
- inciter à l'usage du TCSP (actions de communication, ...)

Le contrat d'axe précise le projet urbanisme/transports et le calendrier de réalisation des engagements de chacun (programmation du TCSP, révisions de PLU, opérations d'urbanisme, cheminements modes doux, actions de communication, ...).

Schémas de référence intercommunaux

Les communes concernées par un même contrat d'axe peuvent s'accorder au moyen de schémas de référence intercommunaux pour identifier et mutualiser les capacités foncières situées dans la bande d'influence du TCSP ou d'une gare, qui peuvent être ouverts, avant la formalisation du contrat, soit 20 % des territoires d'urbanisation future. Ces schémas seront repris dans les PLU.

Aménagement commercial

Distances

Le calcul des distances entre commerces se fait à partir de l'enveloppe extérieure des bâtiments commerciaux. Ces distances s'entendent hors rupture physique majeure (voie d'eau, voie ferrée, voie rapide, périphérique). Les éléments de desserte du pôle ne sont pas des ruptures physiques majeures.

Grandes surfaces

Commerce de détail de plus de 300 m² de surfaces de ventes au sens de l'article R 752-3 du code du commerce.

Pôle commercial

Ensemble de commerces éloignés de moins de 150 m les uns des autres. Tout commerce situé à moins de 500 m du pôle sera comptabilisé dans l'offre du pôle.

Surface de vente

Surface ouverte au public à l'exclusion des surfaces de stockage et des services propres aux magasins.

Surface Commerciale (SC)

La Surface Commerciale (SC) comprend la surface de vente, les surfaces de stockage et les locaux propres aux magasins (surface de plancher) et la surface de vente extérieure. Le coefficient de 1,25 m² SC pour 1 m² de surface de vente représente une moyenne observée, suivant les différentes typologies d'activités. En effet, sont généralement constatés des coefficients moyens de 1,50 pour des activités alimentaires et de 1 pour l'offre non alimentaire. Ce ratio moyen n'est utilisé que pour l'élaboration de « l'état de l'offre en grandes surfaces au 1^{er} janvier 2009 ». Pour l'année 2009 et les suivantes, c'est la Surface Commerciale réelle de chaque nouveau projet soumis à la CDAC qui sera prise en compte.

Unité Commerciale

- Commerce de plus de 300 m² de surface de vente
- Galerie marchande
- Ensemble commercial hors commerce de plus de 300 m² de surface de vente.

Zones d'accueil des commerces (ZACom)

Périmètres délimités dans les PLU dans lesquels l'implantation des grandes surfaces est autorisée.

