

Direction de la Planification et de l'Urbanisme
Service de la Réglementation Urbaine

Plan Local d'Urbanisme

REVISION GENERALE

1 - Rapport de Présentation

1A - Diagnostic

PLU approuvé par DCC du 27/06/2013

MAIRIE DE TOULOUSE
www.toulouse.fr

toulouse métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

Toulouse Métropole
6, Rue René Leduc - B.P. 35 821
31505 Toulouse Cedex 5
t. 05 81 91 72 00 - f. 05 81 91 72 01
www.toulouse-metropole.fr

Sommaire

1/ LE TERRITOIRE TOULOUSAIN A PLUSIEURS ECHELLES ? 5

1-1/ LES CARACTERISTIQUES ESSENTIELLES 5

A/ Un tissu ancien harmonieux confronté à la spécialisation banale de l'urbanisation récente 5

B/ Une métropole pour tous 13

C/ Une ville de creuset social, aujourd'hui tendue vers l'excellence 21

1.2/ LE RAYONNEMENT REGIONAL DE LA METROPOLE TOULOUSAINE 27

A/ Un développement métropolitain contrastant avec le contexte régional 27

B/L'attractivité du territoire centre 31

C/ Une qualité de vie favorisée par l'abondance des richesses naturelles et culturelles aux portes de l'agglomération 37

D/ Tourisme 41

1.3/ LA METROPOLE AU REGARD DE SON POSITIONNEMENT NATIONAL ET INTERNATIONAL 45

A/ Une dynamique démographique exceptionnelle pour une ville-centre 45

B/ Projection de population 49

C/ Des pôles d'excellence 51

D/ La production et la transmission des connaissances 57

2/ QUELLES CONDITIONS DE VIE METTONS-NOUS EN COMMUN ? 61

A/ La diversité du logement 61

B/ Les activités et les emplois 69

C/ Les commerces 73

D/ Les équipements 79

E/ la desserte et l'accessibilité 91

3/ LES TERRITOIRES SONT-ILS SUFFISAMMENT DIVERSIFIES ? 115

A/ La mixité des territoires 115

B/ La production contemporaine et durable de la ville 123

C/ La qualité des espaces publics 131

4/ SOMMES-NOUS EXPOSES A DES RISQUES ? 137

A/ La dégradation du logement 137

B/La sécurité routière 143

5/ SOMMES-NOUS DE BONS GESTIONNAIRES ? … ET POUR LES GENERATIONS FUTURES ? 145

A/ La cohérence des politiques publiques 145

B/ Une démarche territoriale de développement durable 149

C/ La planification territoriale 155

6/ L'ECOUTE ET LA PARTICIPATION DES HABITANTS, LA CITOYENNETE SONT-ELLES AU CŒUR DE NOS PRATIQUES ? 161

A/ La démocratie locale 161

B/ La participation des citoyens à la vie locale 167

ANNEXES 169

Justification de la méthodologie choisie 169

SIGLES 172

1/ Le territoire toulousain à plusieurs échelles ?

1-1/ Les caractéristiques essentielles

A/ Un tissu ancien harmonieux confronté à la spécialisation banale de l'urbanisation récente

De sa première caractéristique, Toulouse tient son surnom de « ville rose ». Empreinte de différences influences notamment architecturales, la ville reste riche d'une utilisation remarquable de l'argile. Briques et tuiles habillent majorité de constructions emblématiques de la ville, concentrées dans le centre-ville et les faubourgs. Au delà, la ville perd de son identité : le tissu ancien harmonieux paraît confronté à la spécialisation banale de l'urbanisation.

Un centre-ville historique emblématique

Fondée sous l'empire romain, Toulouse doit à l'Antiquité le plan de son hyper-centre, rive droite de la Garonne, sur une terrasse insubmersible de laquelle la chaîne de montagnes pyrénéenne est visible. Là, à une centaine de kilomètres de sa source dans les Pyrénées, le fleuve orienté au nord-est change de direction pour se diriger vers la côte atlantique, au nord-ouest. Peu de traces subsistent de cette période, mis à part quelques fouilles encore visibles près du rempart Saint-Etienne.

De l'époque médiévale, la ville a conservé des édifices religieux prestigieux, témoins de l'établissement de nombreux ordres dévots. La basilique Saint-Sernin, chef d'œuvre de l'art roman (dont la construction, commencée en 1070, a duré plus de 3 siècles), a été une étape clé des pèlerinages vers Saint-Jacques de Compostelle.

La période gothique témoigne également de l'influence de l'église sur l'urbanisme de la cité avec les constructions successives de la nef de la cathédrale Saint-Etienne, du couvent des Jacobins et celui des Augustins, qui restent des symboles de l'art gothique méridional. Au Moyen Age, un tiers de la cité appartient à l'Eglise. Les nombreux édifices religieux dominent la cité occupée, pour le reste, de maisons basses dont les principes constructifs sont comparables : fondations de brique et ossature de chêne (appelée corondage) garnie de torchis. Ces matériaux ont constitué des combustibles de choix pour les incendies qui, attisés par le vent d'Autan, ont ravagé Toulouse à maintes reprises.

En 1463, 7 000 maisons du centre-ville furent détruites. Il n'est pas encore question de ville rose ; la brique est réservée aux bâtisses du clergé et aux demeures des familles aisées. Celles-là ont résisté aux ravages du feu : d'influence romane, les maisons Maurand (rue du Taur) et Seila (place du Parlement) demeurent, tandis que de la période gothique subsistent des maisons dont les rez-de-chaussée nous offrent ces voûtes si particulières (rue Temponières, rue des Changes…). Plus hybride, la maison située au 15, de la rue Croix Baragnon, d'architecture romano-gothique est, dit-on, la plus ancienne de Toulouse.

Le commerce du Pastel et la multiplication des échanges vont générer une élite bourgeoise qui, bénéficiant de l'espace libéré par les incendies, va faire édifier de somptueux hôtels particuliers dont les architectures influencées par la Renaissance italienne combinent avec élégance l'art de la brique (matériau local) et de la pierre. Il en existe encore une centaine répartie dans la vieille ville ; parmi ceux-ci, l'Hôtel Bernuy qui abrite de nos jours le lycée Pierre de Fermat et l'Hôtel d'Assézat où s'est installé la fondation Bemberg. Ces riches marchands de pastel ambitionnent de faire partie de l'assemblée municipale en devenant Capitoul. Cette charge prestigieuse permet non seulement d'accéder à la noblesse de robe, mais aussi de faire montre de la toute puissance de cette fonction en faisant construire, au-dessus de leur logis, une haute tour ronde, en brique. Ces tours capitulaires sont toujours visibles (comme la Tour de Séguy rue Saint-Rome) par-dessus les toits de la vieille ville.

L'architecture et l'urbanisme toulousains ont été marqués tout au long des XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles par cet engouement pour la réalisation d'hôtels particuliers d'inspiration parisienne



Basilique Saint-Sernin, chef d'œuvre de l'art roman



Cloître des Augustins, symbole de l'art gothique méridional

« Fondée sous l'empire romain, Toulouse doit à l'Antiquité le plan de son hyper-centre … »





Le pont neuf, conçu en 1632, seul pont à résister aux crues de 1875

« C'est seulement au milieu du XVIIIè que les autorités publiques lancent de grands travaux d'infrastructure qui vont organiser et ouvrir la ville au-delà des remparts et de la Garonne. »



La place du Capitole réalisée sur près d'un siècle et achevée vers 1850

« De nombreux équipements publics voient le jour à la périphérie de la ville et avec la plupart de ces projets»



« entre cour et jardin ». En effet, les propriétaires agricoles qui, prospérant grâce aux excédents céréaliers, investissent en ville en suscitant une véritable spéculation foncière. Les terrains se font rares dans les quartiers déjà peuplés du Capitole et de la Daurade, tandis que les parcelles plus grandes sont disponibles dans le quartier Saint-Etienne entre la cathédrale et le Parlement. Cette spéculation entraîne une spécialisation définitive avec un quartier marchand dans l'hyper centre (rue Saint-Rome, rue des Changes…) composé de parcelles très resserrées et un quartier parlementaire organisé sur de parcelles plus vastes (place du Salin, rue Nazareth, rue de la Fonderie).

La puissance publique n'a que peu d'implication sur l'urbanisation de la ville ; néanmoins, le Canal du Midi, réalisé sous la direction de Paul Riquet, ainsi que le Pont Neuf, seront les seules réalisations d'envergure avant les programmes des XVIIIè et XIXè siècles. Le Pont Neuf, conçu en 1632, chef d'œuvre absolu de Nicolas Bachelier – disciple de Michel Ange – présente un profil asymétrique et des ouïes relevées de pierre qui en font un des plus beaux ponts de France. Contemporain de son homologue parisien, il sera le seul pont à résister à la crue de 1875.

C'est seulement au milieu du XVIIIè que les autorités publiques lancent de grands travaux d'infrastructure qui vont organiser et ouvrir la ville au-delà des remparts et de la Garonne.

L'aménagement de la place du Capitole et de sa voluptueuse façade (longue de 128 m, elle est ornée en son centre d'un fronton soutenu par 8 pilastres en marbre rose symbolisant les 8 Capitoulats), conçue et réalisée de 1750 à 1760 selon les plans de Cammas, sont les seuls ouvrages qui touchent véritablement le cœur de la cité, contrairement à ceux cités précédemment. La réalisation de la place du Capitole dans sa totalité a duré près d'un siècle. C'est en effet dans les années 1850 qu'on résolut de terminer la place projetée un siècle plus tôt, après avoir abandonné l'idée d'établir là un grand théâtre dont la façade aurait été une réplique de celle qui ornait l'hôtel de ville.

Mais c'est surtout le projet de Joseph-Marie Saget qui bouleversera le paysage toulousain. Interrompu pendant la Révolution, il laissera en effet la rue de la République, les places intérieures et extérieures Saint-Cyprien et l'alignement réglé qui va du Bazacle jusqu'au Pont Neuf (rive droite).

Ce front de ville instituera une ordonnance rez-de-chaussée/entresol en arcades, qui diffusera dans le centre-ville jusqu'à la fin du XIXème. Cette réalisation exemplaire est aujourd'hui l'une des plus belles vues de Toulouse. Elle nous a offert la référence d'une nouvelle forme architecturale qu'exploitera notamment Jacques-Pascal Virebent -architecte de la ville- en réalisant d'une part, la place Wilson (un ensemble urbain majeur avec la place du Capitole qui aujourd'hui sont les symboles de l'identité toulousaine) et d'autre part, les alignements des pénétrantes et des rues passantes qui ont préparé la ville aux percées haussmanniennes.

Si Toulouse reste à l'écart des bouleversements produits par la révolution industrielle, la population augmente considérablement tout au long du XIXème et la ville s'agrandit. Les remparts sont démolis et remplacés par les boulevards actuels. De nouveaux quartiers s'organisent en direction de la gare Matabiau (édifiée en 1856) et le long du canal du Midi : Les Chalets, Bayard, Belfort, Saint-Aubin.

Sur la rive gauche se dresse désormais le château d'eau construit en briques ; un système de filtrage est mis en œuvre dans des galeries souterraines afin de redistribuer l'eau vers les différentes fontaines publiques de la ville. De nombreux équipements publics voient le jour à la périphérie de la ville et, avec la plupart de ces projets, l'affirmation d'une architecture industrielle qui structure l'espace : les Abattoirs (1831) – (aujourd'hui Espace d'art contemporain) – le cimetière Terre Cabade (1841), l'observatoire de Jolimont (1847), la Halle aux Grains (1862) transformée en salle de spectacle, l'hôpital Marchand (1865) endommagé lors de l'explosion d'AZF, la prison Saint-Michel (1869) – future Cité des Arts Internationale.

Le projet de Maguès – ingénieur des Ponts et Chaussées – est retenu pour « purger » le centre ville devenu trop dense et inadapté à l'activité de la cité. Trois percées sont réalisées (les travaux commenceront en 1867 pour finir en 1912) pour engendrer la rue Alsace-Lorraine, la rue Ozenne et la rue de Metz.

Pour accompagner ces aménagements, des halles couvertes à ossature de fonte vont être construites en 1892 dans les quartiers des Carmes et Victor Hugo qui seront démolies puis reconstruites dans les années 60. L'architecture réglementée et monumentale des façades, issue de cet urbanisme radical, est fortement inspirée de la Capitale. Pourtant l'Haussmanisme à Toulouse se différencie de son modèle parisien, par la production d'immeubles aux gabarits nettement moins importants et par l'emploi de matériaux différents, notamment de la brique (même si la couleur de la brique est préférée plus jaune pour s'approcher de la pierre).

Tous ces aménagements successifs accentuent la disparité entre les deux rives. A l'aube du XX^{ème}, la rive gauche, trop exposée aux crues, s'urbanise peu ; la rive droite, en proie à la croissance démographique, perd son apparence médiévale.

Entre 1920 et 1940, sous l'influence des courants architecturaux nouveaux, les constructions publiques et privées affichent l'empreinte de la modernité. Montariol, architecte au service de la Ville, participera activement à cette mouvance par la réalisation, entre autres, de la Bibliothèque Communale, de la piscine Nakache et du parc des sports sur l'île du Ramier, des bains douches de Saint-Cyprien. D'allure classique, l'ensemble de ces œuvres adopte les principes constructifs proposés par Le Corbusier : un système poteaux/poutres qui libère un espace modulable, les façades très ouvertes sont ornées d'éléments art-déco.


La piscine Nakache affiche l'empreinte de la modernité

A la fois en rupture avec le style pseudo-régionaliste mais très respectueuse du rapport d'échelle à l'environnement urbain, cette période a vu bâtir de remarquables édifices publics et privés de « style art-déco », comme le hall de la Dépêche, l'immeuble Sartolène et la villa Daure ; ou de « style paquebot » (avec les longs balcons filants aux lices tubulaires, oculi en hublots), dont certains exemples sont encore visibles rue Saint-Hilaire, rue du Rempart Villeneuve… L'immeuble Espitalier, rue des Potiers, réalisé par Gilet en 1934, est l'un des édifices les plus remarquables de cette époque.

La seconde guerre mondiale freine le développement de la ville, et Toulouse ne connaîtra pas de grands bouleversements jusque dans les années soixante.

« La seconde guerre mondiale freine le développement de la ville, et Toulouse ne connaîtra pas de grands bouleversements jusque dans les années soixante.»

Les architectes toulousains dans certaines de leurs réalisations « font la démonstration des effets expressionnistes du jeu modulaire de la brique. Cette recherche esthétique, fondée sur un principe de l'économie ornementale aux puissants effets visuels, est savamment utilisée, notamment par l'architecte R. Armandary dans son projet d'ensemble de logements sociaux réalisé en 1935 au Port Saint-Sauveur » (La Ville et ses Architectes CAUE Haute Garonne Ecole d'Architecture de Toulouse 1991).

Une identité patrimoniale ancrée dans les quartiers et les faubourgs

Toulouse, dotée d'un immense territoire, n'a pas vraiment trouvé de limites à son développement. En 1750, afin de protéger le faubourg Saint-Cyprien contre les inondations, des aménagements seront réalisés, dont le cours Dillon. Puis, sur l'initiative de Louis de Mondran (1772), Toulouse se dotera d'un dispositif conjuguant espaces verts (dont le Jardin Royal, le Grand Rond et le Jardin des Plantes) et boulevards rayonnants. Dans ce secteur, triomphe le culte d'une nature ordonnée, aménagée pour la représentation sociale. A cette époque, seuls ont été entrepris les travaux des jardins et promenades qui donnent encore à ces quartiers beaucoup de charme. La construction des immeubles n'a pas suivi, compromise par la Révolution et les difficultés économiques ultérieures. Ceux-ci seront réalisés plus tard au XIX^{ème} siècle. Dans le même temps, les infrastructures liées au Canal des Deux Mers s'achèveront avec le creusement du canal de Brienne qui relie le canal du Midi au canal latéral de la Garonne, avec la construction de quais en brique – du Bazacle au Pont Neuf – et la conception des ports le long des quais Saint-Cyprien, Saint-Pierre et de la Daurade.


Jardin Royal au Grand Rond

« Toulouse, dotée d'un immense territoire, n'a pas vraiment trouvé de limites à son développement. »

Ces ouvrages vont non seulement ouvrir Toulouse sur l'extérieur en améliorant les échanges par voies fluviale et routière, mais aussi apporter une autonomie aux quartiers qui naissent et grandissent autour de la vieille ville. A la fin du XIX^{ème} siècle, les ponts Saint-Pierre, Saint-Michel et des Catalans seront construits dans la continuité des boulevards (sur les anciens remparts) et des grandes percées. Les faubourgs font alors partie intégrante de la ville et sont dotés des grands équipements neufs : abattoirs, casernes, facultés, cimetières.


Plan Jausseliy

L'installation d'un réseau d'omnibus (1862) puis du tramway électrique (1906) permettra de densifier davantage les zones de faubourg (Saint-Michel, Saint-Cyprien, Arnaud Bernard, Saint-Aubin et Matabiau) favorisant ainsi l'implantation d'un habitat pavillonnaire sur des parcelles étroites et profondes. C'est dans ces quartiers qu'est apparue « la Toulousaine » dont le modèle, largement diffusé, a contribué à ce caractère intimiste qui définit les faubourgs Arnaud Bernard, Saint-Cyprien, Saint-Michel, Saint-Agne, Saint-Aubin….

La maison individuelle est le modèle du mode d'habiter toulousain et le plan Jaussely, proposé en 1928, va conforter cette tendance. Le programme repose sur un maillage de la ville par un système de voiries établi sur le modèle barcelonais. Le contexte économique et l'état d'esprit des dirigeants restreindront cet immense programme de voiries (400 nouvelles voies seront pourtant créées entre 1918 et 1940). De ce projet on gardera la mise en application d'une réglementation par zones d'habitation définies concentriquement et de densité décroissante du centre vers la périphérie. La couronne la plus extérieure, en marge des faubourgs, ne devait recevoir que des maisons individuelles. Le coefficient d'occupation de la parcelle ne dépasse pas 50%, un retrait obligatoire de 5 m par rapport à l'alignement est imposé de façon à aménager un jardin à caractère décoratif. A l'opposé, le centre-ville est réservé aux immeubles collectifs (les parcelles ont vu leur densité croître de 66 à 75%). La hauteur de ces constructions pouvait atteindre 4 à 5 étages ; par contre, le caractère ornemental des constructions sera laissé au libre choix des bâtisseurs.

« La maison individuelle est le modèle du mode d'habiter toulousain et le plan Jaussely, proposé en 1928, va conforter cette tendance.»

A l'est et au sud-est de la ville, de nombreux lotissements, mis en œuvre par les promoteurs privés, vont surgir, morceler et réduire l'espace agricole. L'espace public y est réduit, limité à la voie de desserte. C'est la consécration de l'architecture pavillonnaire, conçue sur plan-type. Les architectes travaillent peu sur ces projets et sont exclus de fait de la production urbaine de l'époque. Le pavillon de lotissement, avec son pignon en façade, sa toiture à deux pans, sa palette d'enduits colorés, sa ferronnerie et ses clôtures discrètement art-déco, se révèle en totale rupture avec l'architecture de briques des « toulousaines des faubourgs ». Mais ce type de bâti satisfait aux besoins d'une population à faibles revenus, issue des quartiers insalubres du centre-ville et qui, grâce aux crédits à taux réduits (loi Loucheur, 1928), peut accéder à la propriété. Certains lotissements peuvent être attractifs pour des ménages aisés qui font édifier des villas cossues (le Busca, les Chalets ou plus tard, la Côte Pavée et Monplaisir).


Pavillon de style basco-landais, rue Talazac

L'architecture de ces quartiers est composite, l'absence de règles d'architecture laisse libre cours aux individualités. Ainsi, le style régionaliste ou basco-landais va se développer très largement dans le pavillonnaire de l'entre-deux guerre. Cette vogue permettait, tout en intégrant les nouvelles techniques de construction, d'une part, de satisfaire aux aspirations d'hygiène et de confort, et d'autre part, d'affirmer un engouement pour la côte basque. L'avant-garde moderniste trouvera aussi son expression dans quelques rares réalisations de villas qui ont en commun le refus de toute anecdote ornementale (villa Dauban par Gibert & Fort – 1932 – Rue Dr Bonneaud, maison Groussard par Armandary – 1931 – Av. Crampel, maison Faure par Munvez – 1932 – Bld Deltour). Parallèlement, la nouvelle société des HBM (Habitation à Bon Marché), qui bénéficie à ses débuts des financements Loucheur, va réaliser des cités-jardin et des immeubles collectifs pour les ménages à faibles revenus.

« … le style régionaliste ou basco-landais va se développer très largement dans le pavillonnaire de l'entre-deux guerre. »

Les cités-jardin (peu nombreuses) ont été construites relativement éloignées du centre-ville (Fontaine-Lestang), différemment des collectifs édifiés à proximité du centre-ville. Construits jusque vers 1940, ces immeubles se démarquent tant la proportion de leur silhouette est différente de l'environnement bâti. Leur implantation sur la parcelle est moins rigoureuse au fur et à mesure de leur production. L'ensemble du Grand Rond conçu par Montariol en 1929 fut la vitrine de la politique du logement social de l'office : situé dans un quartier aisé, l'architecture de style art-déco est soignée et les logements disposent d'éléments de confort (balcons, salles de bains…) qui sont exceptionnels à l'époque.

Le développement des faubourgs et des zones pavillonnaires a généré des quartiers dont la principale qualité paysagère provient de l'aération due aux jardins privés et du soin apporté à l'entretien des pavillons et des villas. Dans ces secteurs, les propriétaires ou résidents font, par les plantations et leur entretien, la qualité du paysage faubourien ou du lotissement lui donnant son identité, celle du paysage de vie paisible de quartier.

Une construction récente, massive, peu diversifiée

En 1948, quelques grands ensembles sont édifiés à proximité du centre (Empalot). Mais Toulouse doit étendre sa zone d'urbanisation pour répondre à la demande grandissante de logements (le prix du terrain augmente de 300% entre 1949 et 1954). Or, la création de lotissements - dont la qualité se détériore - ne suffit plus à combler les besoins en logements.

Dans les années soixante, des opérations immobilières sont lancées en centre-ville (Saint-Georges, Compans Caffarelli et Port Saint-Etienne) provoquant une rupture avec la tradition urbaine toulousaine. Les aménagements consécutifs à cette urgence de construction privilégient en priorité la voiture et rompent l'échelle de la ville ancienne : la cité administrative et l'Université des Sciences Sociales, construites en 1966, à l'emplacement de l'arsenal militaire en sont le reflet. Les règles d'urbanisme s'appliquent avec beaucoup de dérogations, notamment pour autoriser les promoteurs privés ou publics à construire, au hasard des emplacements, des immeubles de plus en plus élevés : on ne peut pas éviter la barre Roguet avec ses 20 étages ou l'immeuble de 18 niveaux aux Allées Charles-de-Fitte, construits en plein faubourg Saint-Cyprien.

En 1960, un tiers de la surface du territoire est urbanisé. Toulouse va connaître dans les décennies suivantes une urbanisation accélérée par des programmes lourds (Bagatelle, ZUP du Mirail, …) qui vont désengorger et soustraire le centre-ville à la pression des grands programmes.

L'industrialisation du logement va permettre de réduire la crise du logement au prix de l'enlaidissement de la périphérie de la ville. Toulouse n'a pas échappé au « hard French », ce style international promoteur de la barre en béton, cautionné par un urbanisme moderne et planificateur, dont l'Etat, à l'époque, était le grand initiateur (Bordelongue, La Faourette, Bagatelle, Tabar). Aujourd'hui, les programmes de restructuration (démolition de barres, aménagements paysagers, traitement des espaces communs…) de ces quartiers devraient tendre vers une amélioration de la vie sociale et de son environnement.

La périphérie toulousaine s'est développée au fur et à mesure d'un urbanisme d'opportunité Les routes d'entrées de ville se sont structurées, leur qualité paysagère est inégale avec l'insertion dans les années soixante, de ternes architectures d'immeubles collectifs qui dominent un bâti traditionnel.

Ces larges avenues favorisent le flux continu du centre-ville vers la périphérie. En pied d'immeubles, les commerces de première nécessité satisfont aux besoins de la clientèle de quartier et de celle de passage. A l'arrière de ces avenues se développent des quartiers d'habitat familial, lotissements de maisons aux formes cubiques plantées au centre des parcelles.

L'expansion de Toulouse s'est aussi traduite par une mutation démographique, faisant apparaître une élite urbaine, constituée principalement de jeunes ménages aux revenus substantiels. Ainsi, les promoteurs privés ont rapidement saisi les enjeux d'une telle mutation, en proposant sur le marché des produits immobiliers adaptés.

En réalisant une vingtaine de résidences sécurisées sur l'ensemble de l'agglomération (5 500 logements), les promoteurs privés se sont engouffrés dans un créneau lucratif qui exploite « *l'idéal urbain fondé sur une communauté de destin* ».

Ces sortes de « huis clos résidentiels » procurent, à ceux qui ont les moyens financiers d'y pénétrer - en tant que locataire ou propriétaire - le sentiment d'être protégé du monde environnant. Défendus par de hautes clôtures, contrôlés en permanence par des caméras ou des vigiles, ces quartiers privés dotés de parkings, de piscine et d'espaces verts parfaitement entretenus, sont des « *archipels qui viennent se poser sur le territoire urbain d'une manière que l'on peut qualifier de hors-sol…* ». Reliées à la ville par la seule voirie, ces zones d'habitat cossu et standardisé peuvent désagréger le territoire urbain et social.

C'est le même ressort qui a fait de Toulouse, dans les années 90, le terrain idéal de la mise en application de l'investissement immobilier défiscalisé. Attirés par le caractère universitaire de la ville et par le marché locatif des jeunes actifs, les investisseurs immobiliers ont encouragé les



Les grands ensembles d'Empalot de 1948

« En 1960, un tiers de la surface du territoire est urbanisé, Toulouse va connaître dans les décennies suivantes une urbanisation accélérée par les programmes lourds. »



Bagatelle, un des quartiers du GPV en reconstruction

« Aujourd'hui, les programmes de restructuration de ces quartiers devraient tendre vers une amélioration de la vie sociale et de son environnement. »



Le Zenith

« Toulouse affiche un certain retard par rapport à d'autres villes françaises de même nature. Elle a longtemps été gouvernée par des strates classiques, traditionnelles de la bourgeoisie. La prise de pouvoir récente par d'autres strates, d'ingénieurs et de techniciens, devrait propulser la ville dans un autre temps de son histoire. Les règles du jeu entre puissance publique, promoteurs, architectes et urbanistes sont en train de changer.

L'équipe actuelle fait appel à des contrats de prédéfinitions qui mettent en concurrence des équipes pluridisciplinaires. Sa réflexion sur l'espace public s'inscrit dans la volonté de construire un projet global intégrant les contraintes en matière environnementale, associant à sa définition les habitants et usagers. On verra les résultats de cette nouvelle approche dans les années à venir. Il faudra peut-être un second mandat pour voir sa matérialisation dans l'espace concret de la ville. En attendant, Toulouse est redevenue attractive pour les architectes et les urbanistes qui trouvent aujourd'hui un certain répondant du côté de la ville et de ses équipes. »

Marie-Christine Jaillet,
directrice de recherche au CNRS

programmes de construction fondés sur le principe de la rentabilité. Ainsi, le dispositif Périssol, qui a été largement promu dans les quartiers bénéficiant d'une image sûre, lègue parfois aujourd'hui, des immeubles en copropriété dont l'entretien par des propriétaires extérieurs à Toulouse pourrait se révéler insuffisant et qui posent désormais la question de leur avenir après les neuf années d'obligation locative.

Certaines insertions architecturales sont davantage respectueuses du tissu ancien, privilégiant la douceur et l'humilité, tel le nouveau théâtre construit en 2001, rue Labéda (à l'emplacement de l'ancien lycée hôtelier) dont la façade reprend les enseignements d'une architecture toulousaine assimilée : sobriété, monumentalité réduite, alignement sur rue, utilisation de la brique.

Dans le même temps, des opérations exemplaires, où la recherche de qualité a été moteur du projet, ont été réalisées. Certains équipements publics ou de service et quelques bâtiments d'activités affichent une véritable modernité architecturale comme les collèges route de Saint-Simon ou celui de Jolimont, la poste et centre de tri de la Côte Pavée, la cité de l'espace, les bâtiments d'Air France à Basso Cambo et ceux de la Barigoude, le centre de calcul Evariste Gallois du CNES, le Stadium, la Médiathèque, le Zénith, le lycée Galliéni, les bâtiments Fabre de l'Oncopôle…

Si de nombreuses opérations de renouvellement urbain ont été conduites en harmonie avec le tissu existant, en revanche, trop de constructions n'ont guère été convaincantes concernant l'aspect architectural et urbain. Le traitement du projet s'est trop souvent imposé comme une réponse réductrice à la réglementation urbaine (respect des prospects, toiture tuile, couleur du crépis, utilisation de la brique…) et a participé une uniformisation du bâti dont les promoteurs ne sont pas les seuls responsables.

A partir des années quatre vingt, les pouvoirs publics ont insufflé une dynamique en multipliant les opérations de réhabilitation du patrimoine (Manufacture des Tabacs, Bazacle, les Abattoirs), complémentaires aux opérations de valorisation du centre ancien (OPAH, opérations façades).

Dès 2009, La Fabrique Urbaine initie une « démarche de concertation et co-élaboration qui permet de penser ensemble notre métropole en mobilisant les talents, les savoir-faire et les différentes expressions des acteurs de la ville » (Toulouse métropole, Le projet Urbain – avril 2011).

Une véritable démarche de projets est engagée dans un souci de développement urbain et durable du territoire qui pourra être observée dans les années à venir ; le temps de la mise en oeuvre de cette nouvelle approche des constructions dans la ville et de la construction de la ville toute entière.

Atouts / Opportunité	Contraintes / Faiblesses
• Un tissu ancien harmonieux due à une densification progressive de la ville jusqu'au 18ème siècle du centre-ville	• Un développement de la ville freiné par la Seconde Guerre Mondiale
• Des constructions emblématiques concentrées en centre-ville et dans les faubourgs	• Une urbanisation accélérée, massive et peu diversifiée en réponse à la crise du logement d'après-guerre avec un développement des grands ensembles dans les années 60-70
• Des gabarits de construction à « taille humaine », y compris en hyper-centre	• Des entrées de ville d'une qualité paysagère et architecturale inégale et souvent en rupture avec le tissu urbain traditionnel existant
• Une densité modérée du tissu urbain due au développement de l'habitat pavillonnaire, des lotissements, de cités-jardin fin 19ème et première moitié du 20ème siècle	• Des opérations de renouvellement urbain ne s'harmonisant pas avec le tissu urbain existant, en réponse, parfois, à une réglementation urbaine non adaptée à ce type d'opérations
• A partir des années 80, lancement d'opérations de réhabilitation du patrimoine complémentaires aux opérations de valorisation du centre ancien (OPAH)	• Apparition dans les années 90 et développement des résidences sécurisées et de haut standing responsables de la désagrégation urbaine et sociale du territoire
• Des opérations exemplaires réalisées dans les années 2000	• Développement de l'investissement locatif défiscalisé avec, pour effet, la dégradation des copropriétés par manque d'entretien
• Mise en place de la démarche de concertation et de co-élaboration de projets urbains avec le lancement de la Fabrique Urbaine	
• Engagement de la démarche de développement urbain et durable du territoire	

Besoins répertoriés / Enjeux
• Poursuivre la mise en valeur du centre ancien historique
• Poursuivre les opérations de valorisation du tissu ancien (OPAH) et de réhabilitation du patrimoine
• Nécessité d'encadrer les opérations de renouvellement urbain afin d'améliorer leur intégration dans le tissu urbain existant et d'éviter la création d'îlots imperméables
• Pousser les propriétaires bailleurs à entretenir leurs propriétés
• Traiter les entrées de ville pour améliorer leurs qualités paysagère, urbaine et architecturale
• Poursuivre la démarche de concertation et de co-élaboration des projets urbains avec la population
• Favoriser le développement d'opérations en accord avec les principes de développement durable

A/ Un tissu ancien harmonieux confronté à la spécialisation banale de l'urbanisation récente

Toulouse fait partie de ces villes qui se défend de l'image stressante de la métropole qu'elle est. Dans la ville-centre, les nombreux jardins privatifs, la faible hauteur du bâti, l'utilisation bavarde de la brique, lui confèrent cette légitime illusion de calme et de tranquillité campagnarde. Toulouse a le visage de son Histoire : un centre-ville maillé de petites ruelles irriguant les grandes avenues, où se côtoient édifices religieux et hospitaliers, hôtels de la Renaissance et grands immeubles de rapport ; des faubourgs aux allures de village ; des zones d'habitat pavillonnaire aux jardinets soignés. C'est cet ensemble qui constitue le pôle identitaire de l'agglomération. L'harmonie de ces lieux chargés d'histoire ne saurait pourtant faire oublier ces « ratages », trop précisément datés, qui marquent le paysage urbain et qui rappellent que la notion d'esthétique urbaine s'impose sur l'ensemble de la ville.

Sources :

- *Toulouse monumentale - Pyrénées magazine - Pierre Rey - Milan Presse - 1997*
- *Les plans d'urbanisme de Toulouse au XXème siècle - Jean Colombani*
- *Atlas historique des villes de France*
- *« Toulouse, 20 siècles d'évolution » par Christian Cau - 1987*
- *« Brève histoire de l'architecture en France depuis la fin de la seconde guerre mondiale » J.P. Le Tallec*
- *« des villes privées à la française » H. Belmessous - Le monde diplomatique - novembre 2002*
- *« Toulouse, un risque de récession sociale » MC Jaillet - 15 novembre 2000*
- *Immobilier & Territoire Conseille. Périssol. - Février 1998*
- *« Les HLM ne sont plus ce qu'elles étaient » La Dépêche du Midi – 22 novembre 2000*
- *« Les pièges de la défiscalisation » I. Rey Lefebvre Le Monde - 14 Janvier 2002*
- *« Immobilier : « la ville a longtemps laissé faire les promoteurs » », touleco.fr – 3 mai 2011*
- *Toulouse métropole, Le projet Urbain – avril 2011*

1/ Le territoire toulousain à plusieurs échelles ?

1-1/ Les caractéristiques essentielles

B/ Une métropole pour tous

La ville de Toulouse, de part son importante superficie de 11 800 hectares, s'est longtemps développée de façon autonome ce qui lui a permis de concentrer toutes les fonctions urbaines. Aujourd'hui, l'urbanisation a atteint les limites communales, engageant le phénomène d'étalement urbain caractéristique de l'agglomération que seule une évolution du territoire intégrée à plus grande échelle pouvait garantir.

Une ville complète dotée de toutes les fonctions urbaines

Depuis sa fondation au 4ème siècle avant J-C sur la rive droite de la Garonne, la ville de Toulouse a connu des périodes de prospérité et de déclin en raison des guerres et des invasions, de l'évolution du négoce, des incendies et inondations subies. Mais progressivement, la ville s'est développée autour d'un quartier marchand très actif (place du Capitole et ses abords), et s'est densifiée jusqu'au 18ème siècle.

Au 19ème siècle, la ville sort de ses remparts, démolis pour permettre son extension entre les boulevards nouvellement créés et le canal du Midi réalisé au 17ème siècle.

Cette nouvelle phase de développement de la ville va de pair avec son épanouissement culturel (universités, théâtre et cinémas…). La population atteint 100 000 habitants vers 1850, et l'administration s'organise pour doter la ville des équipements correspondant à sa taille (abattoirs, cimetière, hôpital, prison…).

L'amélioration des infrastructures de transport s'impose. La mise en service du chemin de fer, le développement des omnibus puis des tramways, le percement et l'élargissement de rues, la construction des ponts attirent de nouveaux habitants et provoquent de nouvelles extensions urbaines. En 1914, la ville de Toulouse compte 155 000 habitants.

Les préoccupations d'hygiène et de salubrité, le souci d'améliorer les conditions de vie des populations ouvrières se traduisent par la mise en place de réseaux d'eau potable et usée, de diverses installations sanitaires, et la construction de logements sociaux sous la forme de cités-jardin, et d'ensembles d'habitation à bon marché (HBM).

En outre, la loi Loucheur, permettant à une population aux revenus modestes d'accéder à la propriété, est à l'origine de l'édification de nombreuses petites maisons pour l'essentiel dans le cadre de lotissements. Cependant, les besoins restent insatisfaits et les équipements collectifs demeurent sommaires pour desservir ces lotissements privés.

Après la 2ème guerre mondiale, la crise du logement devient aiguë, d'autant plus qu'à l'exode rural s'est conjuguée à Toulouse l'arrivée de quelque 25 000 rapatriés d'Algérie dans les années soixante. La construction d'environ 6 500 logements HLM entre 1948 et 1966 ne suffit pas à résorber la demande. La municipalité lance alors le projet d'une ville satellite " Le Mirail ", implantée au sud-ouest de la commune sur 680 ha et destinée à accueillir 100 000 habitants.

Cette vision prospective ambitieuse est encouragée par le rôle économique national conféré à Toulouse depuis la 1ère guerre mondiale dans les domaines de la chimie et de l'aéronautique et renforcé après la 2ème guerre mondiale. La promotion de Toulouse en 1960 comme métropole d'équilibre entraîne le développement d'importantes branches d'activités autour de ces deux domaines.

L'immensité du territoire communal permet d'accueillir ces industries de pointe, consommatrices d'espace (hangars, pistes d'aviation…). L'ambition européenne, puis internationale, des programmes de découverte spatiale et de hautes technologies en matière

4e ville de France
Préfecture de la Haute-Garonne et de la Région Midi-Pyrénées

439 453 toulousains
- 58,9 % d'actifs
250 426 logements
286 089 emplois
25 134 entreprises

Technopole Européenne
Berceau de la firme Airbus, abritant de nombreuses industries de pointe du secteur aéronautique, informatique et spatial ainsi que de nombreux instituts de recherche

3e ville universitaire française
- 100 000 étudiants
- 3 universités
- 14 grandes écoles

160 parcs, 1 000 hectares d'espaces verts publics, 89 terrains de grands jeux

1 000 kilomètres de rues et d'avenues, 304 km de pistes et bandes cyclables

3 centres commerciaux et plus de 5 000 commerces

20aine d'hôpitaux et cliniques



Le périphérique toulousain

d'information et de communication, impose Toulouse comme un centre stratégique qui doit disposer des infrastructures et équipements complémentaires nécessaires tels que les universités ou les centres de recherche.

Le réseau urbain de déplacements s'intensifie. Le périphérique, dans un premier temps, structure et morcelle à la fois davantage la ville qui se développe et s'étend au regard du tout-automobile. Pour faire valoir les transports en commun comme véritable alternative à l'usage du véhicule individuel, le Syndicat Mixte des Transports de l'Agglomération Toulousaine est créé en 1972. Sans véritablement modifier l'armature urbaine existante, la mise en service de la ligne A du métro garantit, dès 1993, une meilleure desserte de la commune que le projet de la ligne B allait, une quinzaine d'années plus tard, renforcer.

De nombreux programmes ponctuels de logements, majoritairement collectifs, émergent sur de grands parcellaires à proximité des secteurs desservis par le métro et confirment la vocation d'habitat dans la ville.

« Toulouse rassemble aujourd'hui 439 500 habitants et offre 286 000 emplois.»

Largement confortées par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains, les logiques d'urbanisation à proximité des secteurs desservis par le métro et animés souvent par les commerces sont depuis largement incitées par le PLU.

Toulouse rassemble aujourd'hui 439 500 habitants et offre 286 000 emplois. Son armature commerciale est complète avec un centre-ville qui concentre plus de 2 000 petits et plus grands commerces, avec une recrudescence de grandes enseignes en cœur de ville, tandis que 3 zones commerciales accueillent les grandes surfaces aux entrées de la ville (Basso-Cambo, Purpan, Gramont). La vie sociale et culturelle, encouragée par la présence des étudiants de la troisième ville universitaire de France, contribue à une attractivité renouvelée de la ville.



Festival Rio Loco

Comme en effet nombre de métropoles françaises, la population de la ville-centre n'a cessé d'augmenter tout en offrant l'ensemble des services urbains attendus d'une grande ville.

Toulouse conserve un environnement peu dense, grâce à la préservation d'espaces naturels, notamment autour d'un important réseau de cours d'eau, mais aussi autour d'un habitat individuel dominant (45 000 villas à Toulouse).

Parcs, jardins publics, équipements et événements sportifs, de loisirs et culturels, équipements et pôles d'enseignement et de santé... participent à la promotion d'une qualité de vie et d'une attractivité au-delà des frontières nationales.

« Parcs, jardins publics, équipements et événements sportifs, de loisirs et culturels, équipements et pôles d'enseignement et de santé… participent à la promotion d'une qualité de vie et d'une attractivité au-delà des frontières nationales »

Un potentiel de développement à ne pas négliger

En dépit de sa densité moyenne, le territoire de Toulouse est largement consommé. Cette urbanisation s'est développée autour du centre ancien, sur la rive droite de la Garonne et, en rejoignant les anciens centres de faubourgs le long des infrastructures routières. Ces 8 quartiers se sont également épaissis tandis que les activités se sont essentiellement regroupées sur un arc nord-ouest, sud-est, ainsi qu'au nord de la ville.

A partir de 1955, la volonté de la municipalité fut de limiter l'urbanisation par la fixation d'un périmètre (plan Nicod). Ce faisant, elle contribua au développement des communes périphériques prêtes à accueillir la demande insatisfaite sur le territoire toulousain. Cette politique foncière communale permit de maintenir une ceinture non urbanisée sur le pourtour de la ville, et l'activité agricole sur Lalande au Nord, Lardenne, Saint-Simon à l'Ouest et au Sud-Ouest, la vallée de la Marcaissonne et de l'Hers.

Lors du changement de municipalité en 1958, la position fut inversée et la volonté d'attirer les entreprises et d'augmenter la capacité de financement de la ville se traduisit par la modification du plan Nicod en 1962, qui entérinait le projet de réalisation du quartier du Mirail et l'installation du complexe scientifique au sud de la ville.

L'éclatement des centralités et la concentration des activités précise la spécialisation des territoires. L'évolution des zones d'habitat, de la nature du centre-ville et des activités économiques transforme les formes, les pratiques et les représentations de la vie urbaine.

Un des premiers signes du changement profond de la structure urbaine est apparu, il y a une trentaine d'années, en corrélation avec l'essor de la grande distribution et de l'aménagement

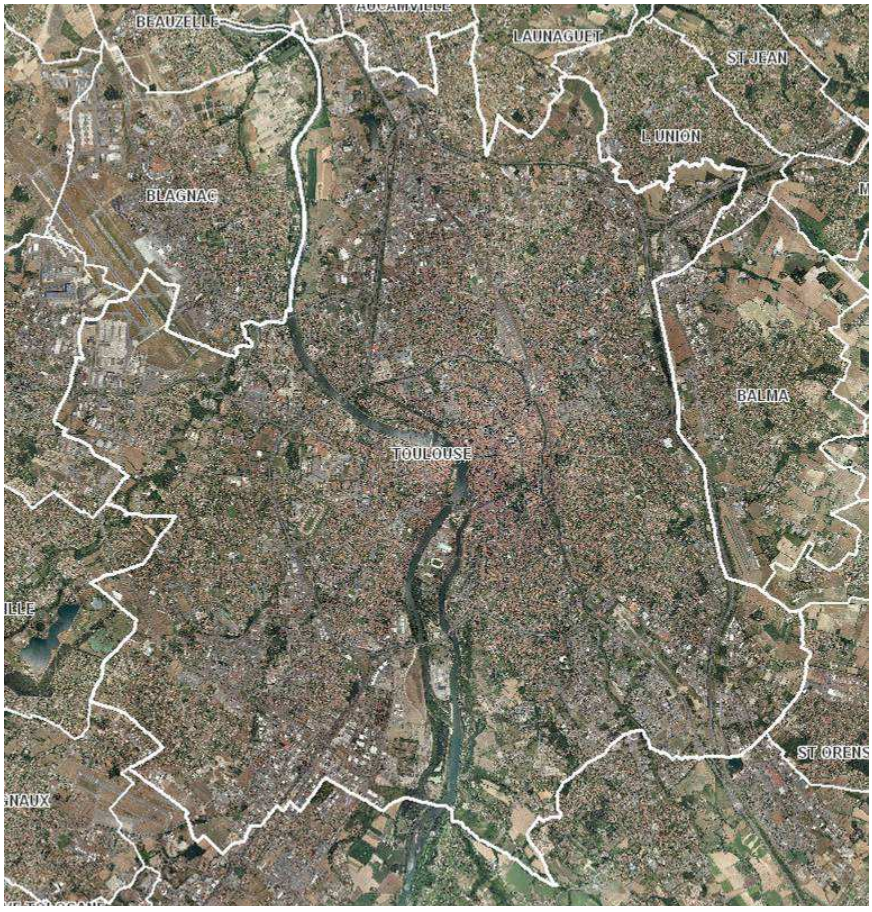
des centres commerciaux s'implantant aux entrées de la ville, puis de l'agglomération tandis que sont plus récemment apparus des commerces de proximité de taille moyenne, qui, source également d'emplois, visent à mieux répartir les fonctions urbaines sur la commune et à y limiter les déplacements en voiture en particulier.

Ces profondes transformations de l'armature traditionnelle ont donc imposé et imposent encore de trouver de nouvelles réponses aux besoins de diversité des territoires et de mobilité des habitants. Comme la problématique posée par le logement, celle du commerce repose sur un équilibre précaire entre concurrence sélective et bien-être général. L'opération de revitalisation du commerce toulousain " Toulouse 2000 " a mobilisé l'intérêt des parties prenantes de la ville et permis d'engager une première réflexion sur la manière de mieux répondre aux besoins de proximité des habitants.

La volonté de créer des synergies entre des activités de même nature mais complémentaires est également en vigueur concernant les autres activités économiques. Toulouse a poursuivi sa politique d'accueil d'activités dans des zones spécialement aménagées, sur de grandes emprises, au besoin extensibles. Mais davantage, l'image d'excellence privilégiée a conduit notamment à concentrer sur quelques pôles spécialisés les secteurs de pointe, technologiques et à haute valeur ajoutée.

Depuis, la superficie des terrains encore aménageables sur Toulouse s'est progressivement réduite, face à une très forte consommation d'espace par l'urbanisation. Le dernier plan d'occupation des sols révisé en 2000 fait état d'une capacité d'accueil restante de 531 ha ; le PLU de 2006 de 500 ha.

Toulouse, un territoire largement urbanisé

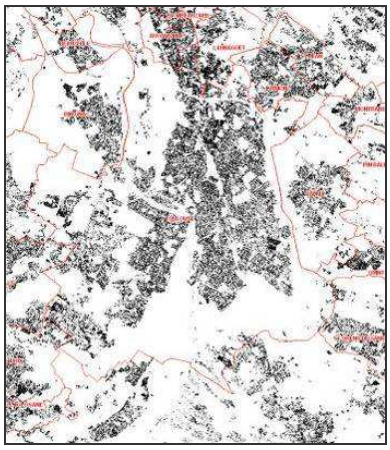


Source : orthophoto 2009

Actuellement, le territoire est composé pour environ 45, 25 et 20% de zones à vocation d'habitat, d'activités et d'espaces verts. Au regard des objectifs du SCOT, l'estimation du nombre de

« En dépit de la densité moyenne, le territoire de Toulouse est largement consommé. »

Les espaces urbanisés



Source : image SPOT 2007

« La superficie des terrains aménageables sur Toulouse s'est progressivement réduite, face à une très forte consommation d'espace par l'urbanisation. »

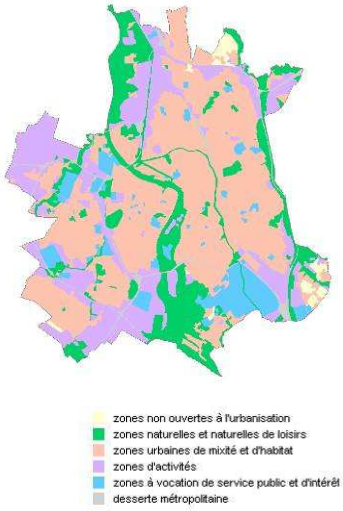
logements à réaliser est, d'ici 2030, compris dans une fourchette de 57 750 à 69 650 unités.

La zone AU0 – restant à urbaniser – représente moins de 200 hectares et son urbanisation pourrait permettre d'accueillir autour de 13 000 logements.

Les zones naturelles incluant majorité des zones soumises aux risques naturels d'inondation et de glissements de terrain sur les coteaux de Pech-David représentent près de 2 150 hectares rendu inconstructibles, en faveur du développement d'espaces naturels et de nature. A ces secteurs soumis aux risques naturels s'ajoutent ceux soumis aux risques technologiques et aux nuisances sonores.

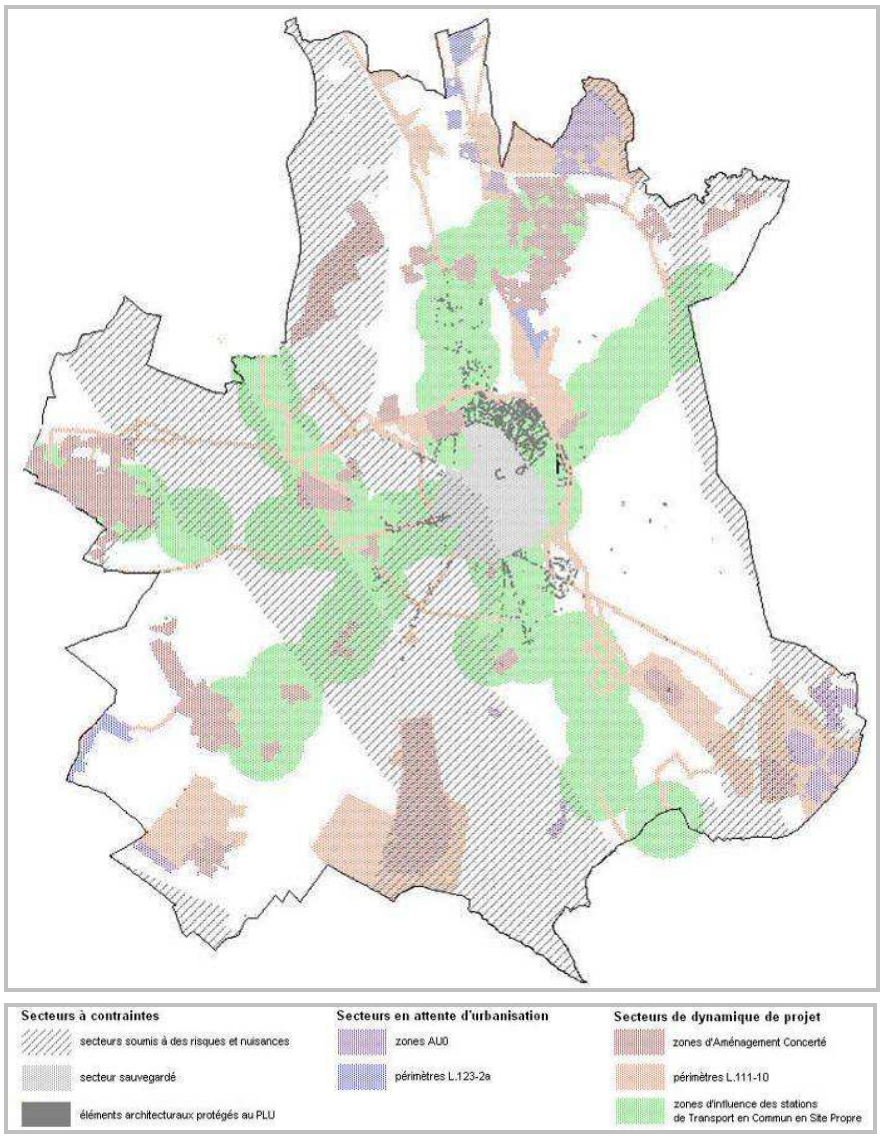
« Actuellement, le territoire de Toulouse est composé pour environ 45, 25 et 20 % de zones à vocation d'habitat, d'activités et d'espaces verts. »

Les grandes vocations des zones au PLU en 2011



Source : PLU du Grand Toulouse – commune de Toulouse, approuvé par délibération du Conseil Communautaire du 21/04/2011

Synthèse des secteurs identifiés comme à enjeux ou contraints



Source : PLU du Toulouse métropole – commune de Toulouse, approuvé par délibération du 21/04/2011

« Ce sont environ 8 000 hectares, soit plus du tiers de la superficie communale qui peuvent potentiellement faire l'objet d'une intensification ou d'un renouvellement urbain. »

Sur les 8 750 hectares restant, les zonages UA1 et UA2, caractéristiques du secteur sauvegardé élargi jusqu'à la ceinture du Canal du Midi, sur près 500 hectares supportent des contraintes telles que leur transformation ne peut satisfaire aux exigences de construction de davantage de logements, au même titre que les éléments – bâtiments ou façades – architecturaux identifiés et protégés au PLU.

Ainsi ce sont environ 8 000 hectares, soit plus du tiers de la superficie communale qui peuvent potentiellement faire l'objet d'une intensification ou d'un renouvellement de l'urbanisation.

Face à de tels enjeux de l'urbanisation et la pression foncière subie, la municipalité a justifié le classement d'une zone jusqu'alors urbanisable en zone AU0 sur le secteur Sarah Bernhardt et instauré cinq périmètres d'attente de projet d'aménagement global, au titre de l'article L.123-2-a du code de l'urbanisme, en accompagnement des territoires de ZAC qu'elle maîtrise, comme dans une moindre mesure, sur les périmètres de sursis à statuer (L.111-10 du code de l'urbanisme).

Une évolution du territoire intégrée à une échelle plus large

Les caractéristiques géographiques et administratives et l'histoire de l'urbanisation toulousaine ont longtemps distendu les relations entre la ville-centre et sa périphérie. La capacité de Toulouse à accueillir l'ensemble des fonctions urbaines, les volontés municipales qui se sont exprimées, tantôt en faveur d'une limitation stricte à l'expansion urbaine communale, tantôt, au contraire, en faveur de la croissance, se sont inscrites dans une certaine autonomie à l'égard de la périphérie.

Pour autant, la ville de Toulouse est, pour son approvisionnement alimentaire ou en énergie par exemple, globalement dépendante de l'extérieur.

En effet, l'activité agricole de Toulouse et ses environs proches se caractérisent par des grandes cultures, du maraîchage et quelques petits élevages dont les exploitants sont majoritairement âgés et dont le nombre est en baisse. Ainsi, le nombre d'exploitant agricole est passé de 548 en 2000 contre prés de 346 en 2010 (RGA).

Bien sûr, l'activité agricole, et notamment maraîchère, subsiste mais de façon précaire. Dès 1981, les terrains de Lalande, de Saint-Simon et Lardenne, exploités en cultures maraîchères, étaient considérés comme " très intégrés à l'urbanisation " selon le rapport de présentation du POS de l'époque. Les grandes exploitations céréalières des quartiers Grand Selve, de la vallée de l'Hers et de la Marcaissonne ont récemment disparu du paysage de la ville, et le POS de 2000 ne fait plus apparaître de terrains à vocation agricole.

Bien que menacée par la pression foncière, certaines exploitations restent cependant dynamiques d'autant plus qu'elles bénéficient de sols propices à une agriculture diversifiée (alluvions récentes, boulbènes et terreforts) et où de nombreux aménagements hydrauliques permettent d'améliorer les rendements. Les exploitations se tournent également de plus en plus vers l'agriculture biologique notamment avec la labellisation AB.

A l'autre bout de la chaîne de production, l'offre de proximité, les circuits courts, se structurent avec des systèmes de commercialisation diversifiés. Prés de 80 Associations pour le maintien de l'agriculture paysanne présentes sur le territoire de Toulouse métropole témoignent de cet engouement de fond.

Dans cette optique et afin de maintenir et développer l'activité agricole sur le territoire de Toulouse métropole, une « Charte pour une agriculture durable en territoires périurbains » a été adoptée par le Conseil de communauté de Toulouse métropole en 2012.

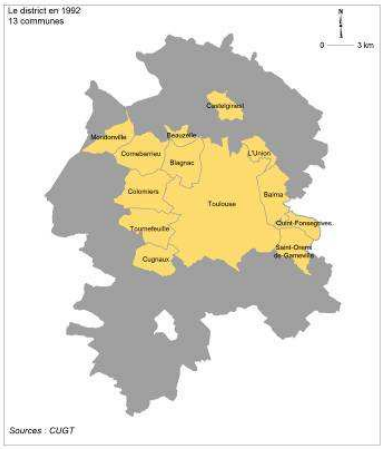
A l'échelle régionale, ce sont l'élevage des bovins, celui des ovins et les grandes cultures qui caractérisent l'activité agricole. Les grandes cultures se retrouvent notamment sur les coteaux du Lauragais et sur les terrasses de Bouconne, tandis que le maraîchage domine la vallée et la grande plaine de la Garonne.

Concernant l'approvisionnement en énergie, si l'usine électrique du Ramier produit de l'électricité revendue à EDF et si l'usine de traitement des déchets du Mirail est utilisée en réseau de chaleur, elles représentent une très faible part des besoins en énergie des Toulousains. Les deux principales sources d'électricité de Midi-Pyrénées sont la centrale nucléaire de Golfech et les centrales hydroélectriques installées dans les Pyrénées.

Les migrations quotidiennes entre le domicile et le lieu de travail des habitants de l'agglomération toulousaine témoignent le mieux de ce rapport évident entre la ville-centre et l'agglomération et des équilibres qu'il convient d'assurer.

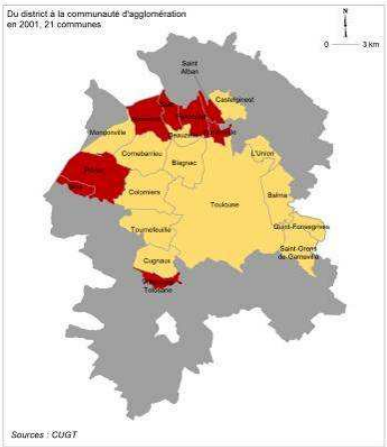
En effet, le poids de Toulouse est important avec 79 % des emplois et 51 % des habitants sur seulement 15 % du territoire de l'agglomération Insee. Les communes périphériques à Toulouse intégrées à la Communauté Urbaine Toulouse métropole montrent, en revanche, une plus forte dépendance à la ville-centre en matière d'emploi tandis qu'elles participent davantage à la répartition entre Toulouse et sa banlieue qu'au sein de l'agglomération Insee, montrant la fonction résidentielle de beaucoup d'entre elles.

« Le poids de Toulouse est important avec 79 % des emplois et 51 % des habitants sur seulement 15 % du territoire de l'agglomération INSEE»



Le district en 1992

« Entamée dès 1992, entre 13 communes fédérées en District, la coopération intercommunale prend aujourd'hui tout son sens sur un territoire élargi à 37 communes. »

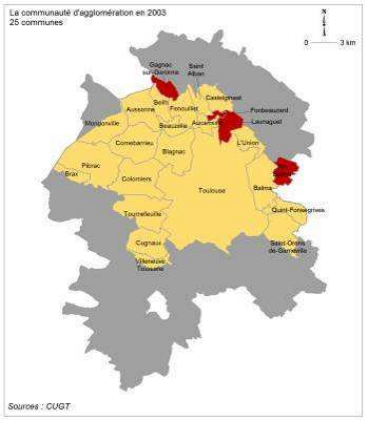


La communauté d'agglomération en 2001

	Ville de Toulouse	Toulouse métropole	Poids de la Ville de Toulouse	Agglomération toulousaine (*)	Poids de la Ville de Toulouse
Surface du territoire	11 800 ha	36 640ha	32 %	80 860 ha	15 %
Nombre d'habitants	439453	655696	67 %	858233	51 %
Nombre de logements	225426	342811	66 %	425847	53 %
Nombre d'emplois	286089	391632	73 %	360827	79 %

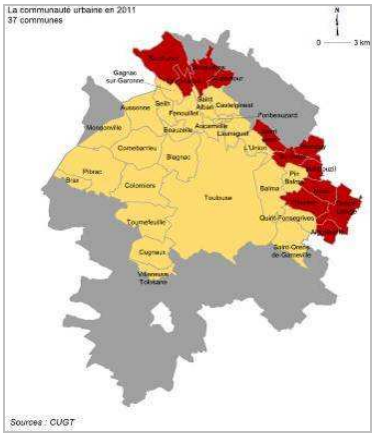
Source : INSEE – RP 2007

(*) L'agglomération au sens INSEE est caractérisée par la continuité du bâti : moins de 200 mètres entre les habitations



La communauté d'agglomération en 2003





Entamée dès 1992, entre 13 communes fédérées en District, la coopération intercommunale prend aujourd'hui tout son sens sur un territoire élargi à 37 communes, en quête d'une meilleure adéquation entre la réalité territoriale et la réalité politique et affirmée par un plus large champ de compétences.

Territorialement, la fusion des communes s'opère aux dépens de la dynamique territoriale observée par l'INSEE. Aux franges directes de la ville de Toulouse, deux communautés d'agglomération se profilent au sud, le long de deux axes structurants de la région Sud-Ouest toute entière : le Muretain le long de la Garonne et le SICOVAL, le long du Canal du Midi.

Au-delà de cette scission de la première couronne en trois communautés, la cohérence territoriale est assurée par le partage de davantage de compétences, indispensable à légitimer Toulouse au rang de métropole.

En 1992, le District du Grand Toulouse était compétent en matière de :

- développement économique,
- habitat,
- environnement,
- sécurité incendie.

En 2001, le passage à la Communauté d'agglomération du Grand Toulouse élargit le champ des compétences intercommunales à six nouvelles :

- développement des ZAE (zones d'activité économique),
- transports,
- assainissement,
- aménagement urbain,
- bases de loisirs,
- voiries communautaires.

En 2009, la création de la Communauté urbaine du Grand Toulouse engage une meilleure cohérence des politiques sur un territoire dont l'évolution durable dépend, avec les compétences suivantes :

- distribution d'eau potable,
- valorisation des ordures ménagères,
- urbanisme,
- intégralité des voiries.

Enfin, en 2011, la Communauté Urbaine étend son périmètre à 12 communes supplémentaires pour fédérer, au total, 37 communes avec un Conseil de Communauté composé de 123 délégués pour porter le projet de la métropole, soucieux du devenir des territoires, notamment communaux, qui la compose : Aigrefeuille, Aucamville, Aussonne, Balma, Beaupuy, Beauzelle, Blagnac, Brax, Bruguières, Castelginest, Colomiers, Cornebarrieu, Cugnaux, Dremil Lafage, Fenouillet, Flourens, Fonbonzard, Gagnac-sur-Garonne, Gratentour, Launaguet, Lespinasse, L'Union, Mondonville, Mondouzil, Mons, Montrabé, Pin-Balma, Quint-Fonsegrives, Saint-Alban, Saint-Jean, Saint-Jory, Saint-Orens de Gameville, Seilh, Toulouse et Tournefeuille.

Atouts / Opportunité	Contraintes / Faiblesses
• 4ème ville française au cœur d'une agglomération très étendue et peu dense	• Phénomène d'étalement urbain et réduction progressive des terrains encore aménageables au sein de la ville centre (moins de 200 ha de zones d'urbanisation future en 2006)
• Ville concentrant toutes les fonctions urbaines d'une métropole d'équilibre (équipements d'infrastructure, de superstructure, habitat, commerce, services, zones d'activités, vie sociale et culturelle, espaces naturels importants…)	• Une pression foncière forte due aux contraintes du territoire (risques naturels, risques technologiques, nuisances sonores, secteur sauvegardé jusqu'à la ceinture du canal du Midi…) et aux ambitieux objectifs du SCOT en matière de production de logements
• Un rôle économique national dans les secteurs de pointe de la chimie et de l'aéronautique…	• … mais concentré dans un arc nord-ouest sud-est et au nord de la ville
• Profond changement de la structure urbaine avec l'essor de la grande distribution et l'aménagement des centres commerciaux aux entrées de ville	• Un développement du réseau urbain (et notamment du réseau périphérique) provoquant un morcellement de la ville
• Une ville centre relativement autonome par rapport à la périphérie	• Augmentation des migrations quotidiennes domicile / travail entre Toulouse et la périphérie compte tenu du poids de la ville-centre en matière d'emploi et de la fonction résidentielle des communes périphériques
• Une cohérence territoriale assurée par la fusion des communes au sein d'une agglomération, et plus récemment de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse (Toulouse métropole depuis 2012), permettant un partage des compétences	• En matière d'énergie : une ville dépendante de la centrale nucléaire de Golfech et des centrales hydro-électriques installées dans les Pyrénées
• Maintien d'une activité agricole (essentiellement maraîchère) dans les quartiers de Lalande et de Saint-Simon et Lardenne, mais de façon précaire	• Disparition récente des grandes exploitations céréalières du grand Selve, de la vallée de l'Hers et de la Marcaissonne

Besoins répertoriés / Enjeux
• Conforter la ville comme métropole d'équilibre et maintenir la mixité des fonctions urbaines existantes
• Réduire le phénomène d'étalement urbain
• Réduire les déplacements pendulaires en automobile des habitants entre la ville-centre et les communes périphériques
• Réduire la dépendance énergétique de la commune
• Préserver l'activité agricole (plus spécifiquement maraîchère), et mettre en valeur les divers espaces naturels de la ville
• Maîtriser la pression foncière pour permettre à l'ensemble des habitants de Toulouse d'effectuer un parcours résidentiel fluide
• Soutenir une répartition habitat/emploi plus harmonieuse au sein de la ville en évitant la création de secteurs monofonctionnels (grandes zones d'activités ou de commerce)

Toulouse reste aujourd'hui la quatrième ville française, au cœur d'une agglomération très étendue et peu dense.

Face au phénomène d'étalement urbain, les enjeux de renouvellement et d'intensification de la ville sont d'autant plus importants que le SCOT définit une urbanisation maîtrisée sur une majorité de communes périphériques.

Aujourd'hui, la Communauté Urbaine - et le partage de compétences-clés, à l'échelle intercommunale - permet une mise en cohérence des politiques urbaines qui a longtemps fait défaut.

Sources :

- *INSEE, RP 2007*
- *« Atlas historique des villes de France » - 1996*
- *Toulouse, 20 siècles d'évolution, Christian CAU – 1987*
- *Toulouse 1920-1940 : la ville et ses architectes – CAUE de la Haute-Garonne et école d'architecture de Toulouse – 1991*
- *Communauté urbaine Toulouse métropole*

1/ Le territoire toulousain à plusieurs échelles ?

1-1/ Les caractéristiques essentielles

C/ Une ville de creuset social, aujourd'hui tendue vers l'excellence

L'histoire et la géographie de Toulouse ont fait de la ville un lieu privilégié d'accueil des migrants qui y viennent de plus en plus nombreux et d'ouverture à différentes cultures. Cette diversité est aussi ce qui rend la métropole si particulière et attachante. L'attractivité grandissante qu'elle connaît depuis plusieurs décennies - en lien avec son essor économique dans des secteurs de pointe - accentue les flux migratoires, en modifiant progressivement la structure de la population.

Un brassage de la population sans cesse renouvelé

Au cours du 20e siècle, Toulouse a connu une croissance démographique soutenue, en raison d'arrivées parfois massives de populations fuyant les guerres ou issues de l'exode rural.

Ainsi, entre 1921 et 1939, Toulouse compte 50 000 habitants supplémentaires et atteint 225 000 habitants.

Cette population nouvelle est issue de l'immigration régionale, mais aussi de réfugiés du nord de la France, de l'Italie et de l'Espagne.

De 1954 à 1968, l'accélération de l'exode rural accroît sensiblement la population toulousaine, à laquelle se joignent quelques 25 000 Français d'Algérie, et une main d'œuvre issue de l'Espagne, du Portugal et des pays du Maghreb.

Ce dynamisme ne fut contrarié que pendant une quinzaine d'années - entre 1968 et 1982 - en raison d'un solde migratoire très négatif au profit des communes de la périphérie. On assista même à une baisse de la population. En 1990, le solde migratoire toujours négatif est toutefois compensé par le solde naturel et la population augmente légèrement sur la période 1982–1990.

Depuis, non seulement la variation de population due au solde naturel reste constante mais l'excédent migratoire ne cesse de croître. Aujourd'hui, l'afflux de population participe davantage à l'accroissement de Toulouse et à son dynamisme que l'augmentation du solde naturel. Depuis 1990, le territoire accueille en effet environ 4 400 Toulousains supplémentaires par an, voire 5 500 si l'on considère la seule période de 1999 à 2007.

	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999	1999-2007
Variation annuelle moyenne de la population	+0.1	-1.0	+0.4	+0.9	+1.5
Due au solde naturel	+0.8	+0.5	+0.6	+0.7	+0.7
Due au solde migratoire	-0.7	-1.5	+0.2	+0.3	+0.8

Source : Insee, RP 1968 à 1990 dénombrements et RP 1999 et 2007 exploitations principales – état civil

Le renouvellement de la population s'opère avec un apport migratoire qui a, depuis 1999, quasiment triplé à Toulouse. La croissance est plus marquée sur le centre-ville, le Nord et l'Ouest de la commune, territoires qui ont concentré les grands programmes de logements.

« Au cours du 20e siècle, Toulouse a connu une croissance démographique soutenue, en raison d'arrivées parfois massives de populations fuyant les guerres ou issues de l'exode rural.»



Festival Rio Loco

« Le renouvellement de la population s'opère avec un apport migratoire qui a, depuis 1999, quasiment triplé à Toulouse. »

	Toulouse		Toulouse métropole		Unité Urbaine		Aire Urbaine	
	1990-1999	1999-2007	1990-1999	1999-2007	1990-1999	1999-2007	1990-1999	1999-2007
Variation moyenne	+0.9	+1.5	+1.2	+1.5	+1.5	+1.5	+1.5	+1.9
Due au solde naturel	+0.7	+0.7	+0.7	+0.7	+0.6	+0.6	+0.5	+0.6
Due au solde migratoire	+0.3	+0.8	+0.6	+0.8	+0.8	+0.9	+1.0	+1.3

Source : Insee, RP 1990, 1999 et 2007

La ville-centre est sans conteste le territoire le plus attractif, bien qu'à l'échelle de l'aire urbaine, une variation de population supérieure confirme le renouveau démographique dans les campagnes midi-pyrénéennes. Cela montre aussi la pertinence de la politique d'habitat, engagée très tôt, en 1992, à l'échelle intercommunale.

Aussi, Toulouse se place-t-elle au premier rang des grandes villes françaises en termes d'accroissement démographique.

Lieu de résidence 5 ans auparavant
415 632 personnes de plus de 5 ans

le même logement – 49%
un autre logement de la même commune – 21.2%
une autre commune de Haute-Garonne – 5.6%
un autre département de Midi-Pyrénées – 5.4%
une autre région de France métropolitaine – 14.1%
un département d'Outre-Mer – 0.7%
Hors de France métropolitaine et DOM – 3.8%

Source : RP 2007

Un lieu de vie accueillant pour les nombreux émigrants d'aujourd'hui



Place du Capitole

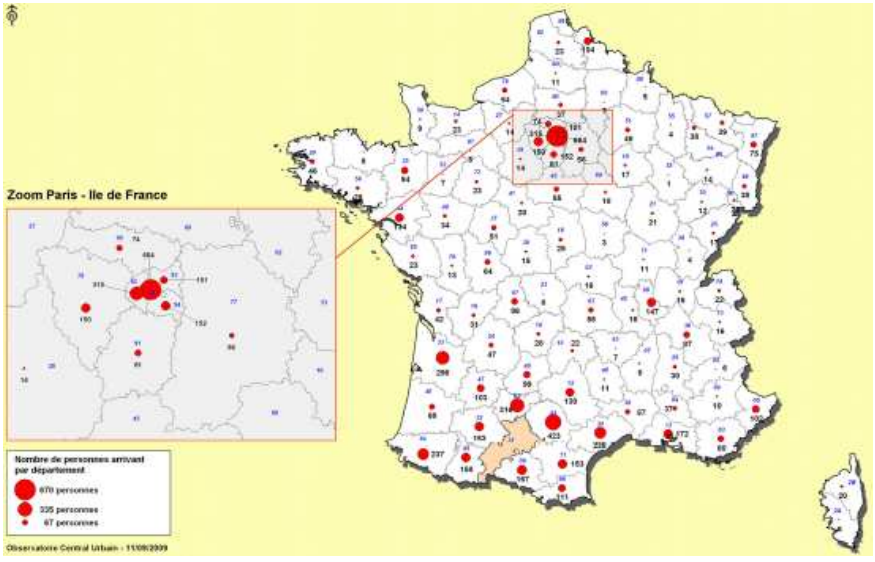
Toulouse connaît depuis 1982 le renouvellement de près d'un tiers de ses habitants tous les 5 ans. En 2007, près d'un toulousain sur trois habite la ville depuis moins de cinq ans; une proportion semblable à celle connue à Lyon ou Bordeaux, tandis qu'à Paris ou Marseille, l'on observe une plus grande sédentarisation de la population. Ce constat suscite plusieurs interprétations possibles :

- Ce phénomène témoigne en premier lieu de l'attractivité du territoire, du dynamisme économique.
- Elle peut aussi signifier une difficulté pour certains ménages à demeurer sur le territoire de la ville-centre, dans le contexte, par exemple, de l'agrandissement de la famille, nécessitant un logement plus grand, mais qui ne serait accessible qu'à un coût trop élevé.

« Toulouse connaît depuis 1982 le renouvellement de près d'un tiers de ses habitants tous les 5 ans »

Les nouveaux voisins 2008-2009

Carte des origines départementales des nouveaux ménages



Source : Communauté Urbaine Toulous e – Observatoire Urbain



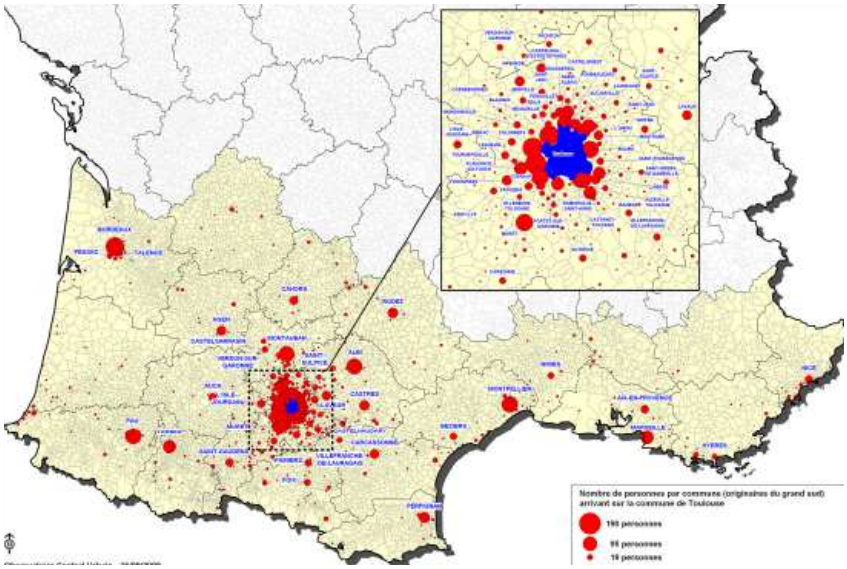
Visite d'Empalot organisée par l'association La Gargouille

Issue de l'enregistrement des changements d'adresse des particuliers en France métropolitaine, la base de données « nouveaux voisins » de la Poste fait référence, en 2008 et 2009, à près de 17 000 emménagements déclarés sur Toulouse et concerne près de 28 000 personnes.

Sur 28 000 personnes, les 3/4 habitaient la Haute-Garonne et les 2/3 la ville de Toulouse.

1 personne sur 4 résidait donc dans un autre département, en provenance du Sud-Ouest. Le flux issu de la région parisienne équivaut à celui des régions Languedoc-Roussillon et Aquitaine réunies.

Carte des origines communales des nouveaux ménages



Source : Communauté Urbaine Toulouse métropole – Observatoire Urbain



programme de logements sociaux – place de la Légion d'Honneur

« Toulouse demeure une ville très intégratrice. »

Avec près de 17 000 logements, objets d'un nouvel emménagement, on observe un changement d'occupant sur environ 7% du parc chaque année, en particulier sur les franges de la ville récemment urbanisées où plus de logements sont concentrés, ou dans les zones pavillonnaires du sud-ouest de la ville.

L'impact de l'urbanisation ou du renouvellement urbain est notamment remarquable aux abords des ZAC de Borderouge [1] et Bourrassol [2] et des PAE de Job [3] et d'Avranches [4], ainsi que, de manière plus inattendue, dans les ensembles des Arènes (a), Courrèges à proximité du Pont des Demoiselles (b) et Arago (c) - entre les quartiers de Marengo et Jolimont.

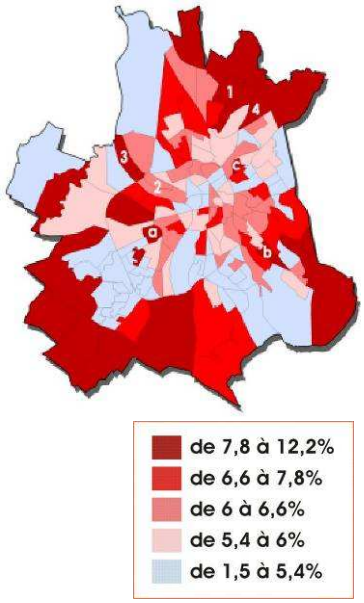
Aussi, ces emménagements concernent-ils essentiellement les ménages les plus aisés, tandis que les ménages les plus modestes se concentrent dans les différents quartiers du Grand Projet de Ville : Bellefontaine, Reynerie, Mirail, Empalot mais également cité des Izards au Nord, cité Bourbaki sur la Barrière de Paris et Jolimont.

Si l'âge du chef de famille n'affecte que marginalement la localisation des ménages au sein de Toulouse, il indique, avec leur provenance géographique, que le mouvement centripète des communes périphériques vers la ville-centre est essentiellement le fait des ménages situés dans la tranche d'âge des 50-65 ans.

D'une manière générale, les nouveaux Toulousains sont, depuis 1999, jeunes. Environ la moitié des arrivants dans la ville a moins de 30 ans. Ce sont souvent des personnes célibataires ou des couples sans enfant. La part des étudiants est d'ailleurs élevée, provenant en premier lieu de la région. L'arrivée des autres actifs est très liée aux secteurs d'activité en croissance : aérospatiale, informatique, électronique, dont les autres communes de la périphérie profitent par ailleurs.

Toulouse demeure donc une ville très intégratrice, telle qu'en témoigne aussi la diversité des origines de la population toulousaine. Elle compte, en effet, plus de 160 nationalités hors Union européenne, possède 35 consulats, parle près de 180 langues.

Part (en %) du parc de logements ayant fait l'objet d'un nouvel emménagement au cours de l'année 2008/2009, par Iris



[1] ZAC de Borderouge
[2] ZAC Bourrassol
[3] PAE de Job
[4] PAE d'Avranches

(a) ensembles des Arènes
(b) Courrèges
(c) Arago

Source : Communauté Urbaine du Grand Toulouse – Observatoire Urbain

À sa manière, le conseil toulousain des résidents étrangers qui vient d'être mis en place la municipalité en témoigne : « En l'absence de droit de vote des étrangers, contrairement à d'autres pays européens, ils pourront s'y exprimer sur les questions de l'accès aux droits, la santé et le social, l'activité économique, l'emploi et le co-développement, l'éducation et la culture »,.

Toulouse aime les étrangers et cela n'a rien d'étonnant : dans les veines de l'Occitanie coule depuis toujours le sang bienveillant de la fraternité.



L'Aérospatiale, un secteur porteur

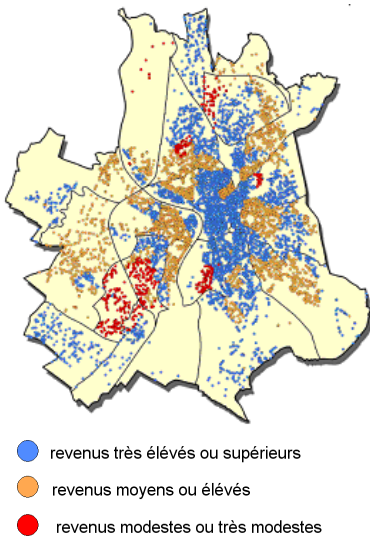
Une diversité qui se focalise sur les cadres supérieurs et les diplômés

Toulouse est une ville de creuset social, si l'on considère l'origine géographique des habitants. Cependant, un certain élitisme semble prévaloir en effet à la faveur de l'attractivité que suscitent à la fois les qualités de l'enseignement supérieur, de la recherche et les exigences en matière d'emploi des secteurs de pointe.

Avec un taux de chômage d'environ 14% (contre 19% en 1999) et une part d'actifs représentant aujourd'hui près de 70% contre moins de 64% en 1999, la ville de Toulouse marque un certain dynamisme.

Ce dynamisme est d'autant plus marqué que les cadres, professions intellectuelles supérieures et intermédiaires pèsent pour plus de la moitié sur la population active de la ville (56.5%) contre seulement le ¼ en 1999, montrant l'extrême attractivité de la ville-centre pour les cadres supérieurs, au détriment des personnes d'autres catégories dont les revenus ne permettent pas de trouver un logement satisfaisant comparativement avec l'offre des communes périphériques.

Carte de localisation des ménages selon leur indicateur de richesse



La partition selon les revenus est finalement assez franche et les catégories intermédiaires comme modestes forment spatialement des grappes homogènes dans lesquelles la mixité est absente

Source : Communauté Urbaine du Grand Toulouse – Observatoire Urbain

EMP T3 - Population active de 15 à 64 ans selon la catégorie socioprofessionnelle

	2007	dont actifs ayant un emploi	1999	dont actifs ayant un emploi
Ensemble	**221 351**	**189 337**	**181 235**	**146 748**
dont :				
Agriculteurs exploitants	125	107	184	112
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	8 723	7 857	8 808	7 529
Cadres et professions intellectuelles sup.	54 759	51 985	36 308	34 097
Professions intermédiaires	61 049	53 865	48 350	42 141
Employés	58 988	48 168	51 211	40 133
Ouvriers	34 445	27 355	30 893	22 736

Sources : Insee, RP1999 et RP2007 exploitations complémentaires.

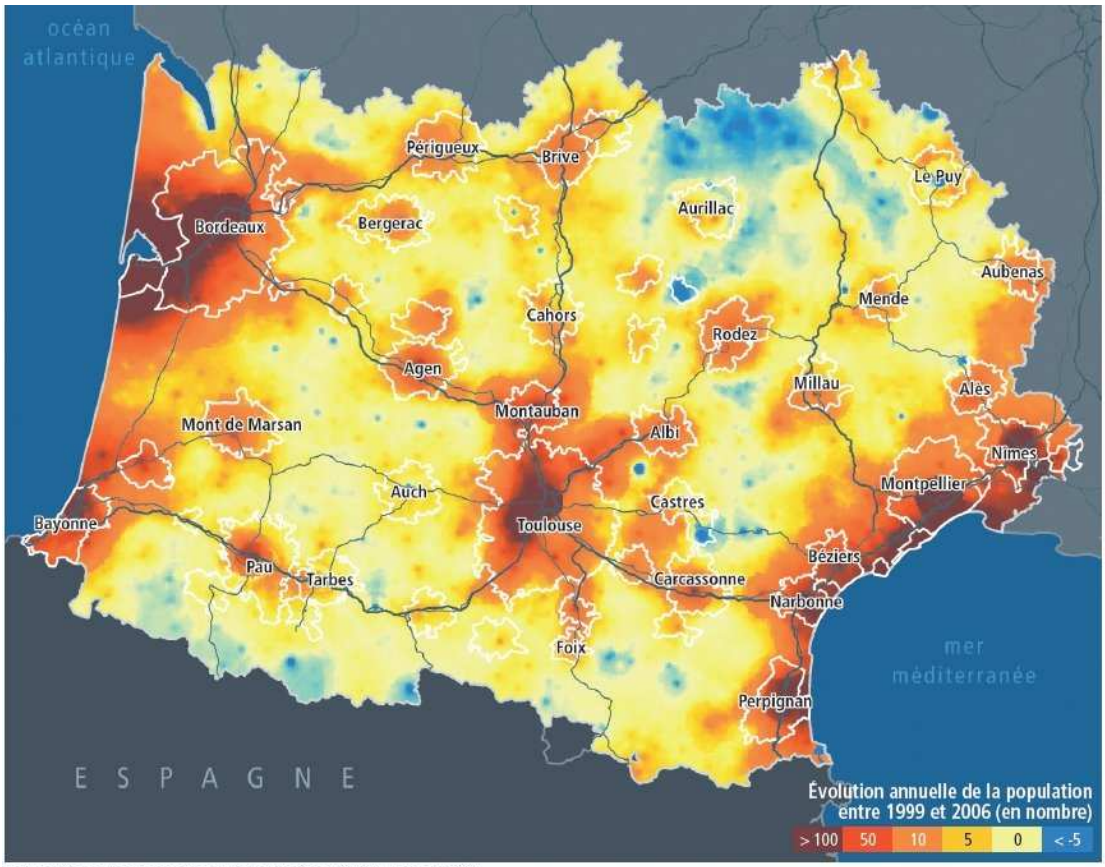
A noter que les secteurs d'activités les plus porteurs sont aussi les plus féminisés, tel qu'en témoigne l'augmentation de la part des femmes entre 30 et 59 ans sur cette tranche d'âge comme sur l'ensemble de la population. Or, près de 30% des femmes exercent à temps partiel contre 10% des hommes, en particulier entre 15 et 24 ans. De plus, les femmes travaillent plus dans la commune de résidence que les hommes (78% contre 74%) ; tendance observée dès lors que le lieu de travail se situe dans un autre département de Midi-Pyrénées.

Atouts / Opportunité	Contraintes / Faiblesses
• 1ère ville de France en termes d'accroissement démographique : portée par un solde naturel constant et un fort accroissement du solde migratoire	• Un fort renouvellement de population témoignant de son attractivité mais également des difficultés des ménages (avec enfants) les plus modestes à réaliser un parcours résidentiel fluide au sein de la commune
• Une croissance démographique plus marquée en centre-ville, au nord et à l'ouest de la commune, secteurs concentrant les grands programmes de logements.	• Concentration des ménages les plus modestes dans les différents quartiers du Grand Projet de Ville, aux Izards, Barrière de Paris ou Jolimont
• Une ville jeune et attractive pour les célibataires (étudiants…), les couples sans enfant (jeunes actifs, 50-65 ans), les cadres supérieurs	
• Une forte diversité des origines de la population (plus de 160 nationalités hors Union Européenne) et une bonne intégration des résidents étrangers	
• Un certain élitisme dû à la qualité de l'enseignement supérieur, aux centres de recherche et aux exigences en matière d'emploi dans les secteurs de pointe	• Une forte progression des catégories socioprofessionnelles (CSP) très qualifiées au détriment d'autres CSP, notamment les moins qualifiées
• Une forte proportion de femmes dans les secteurs économiques les plus porteurs de la ville	• Une majorité de contrats précaires (temps partiel) occupés par des femmes
Besoins répertoriés / Enjeux	
• Prendre en compte l'accroissement de la population par la mise en place d'équipements adéquats	
• Permettre aux familles, notamment celles aux revenus modestes, de réaliser un parcours résidentiel complet au sein de la ville	
• Permettre à l'ensemble des catégories socioprofessionnelles de rester sur le territoire, notamment aux personnes peu ou pas qualifiées, en maintenant des secteurs industriels ou artisanaux	
• Répartir la production de logements sociaux de façon plus égale sur l'ensemble de la ville	
• Réaliser des structures d'accueil pour les personnes les plus âgées dans les quartiers bien desservis en transports en commun, à proximité des services et commerces	
• Soutenir les femmes dans la recherche d'un emploi à temps complet	

Sources :

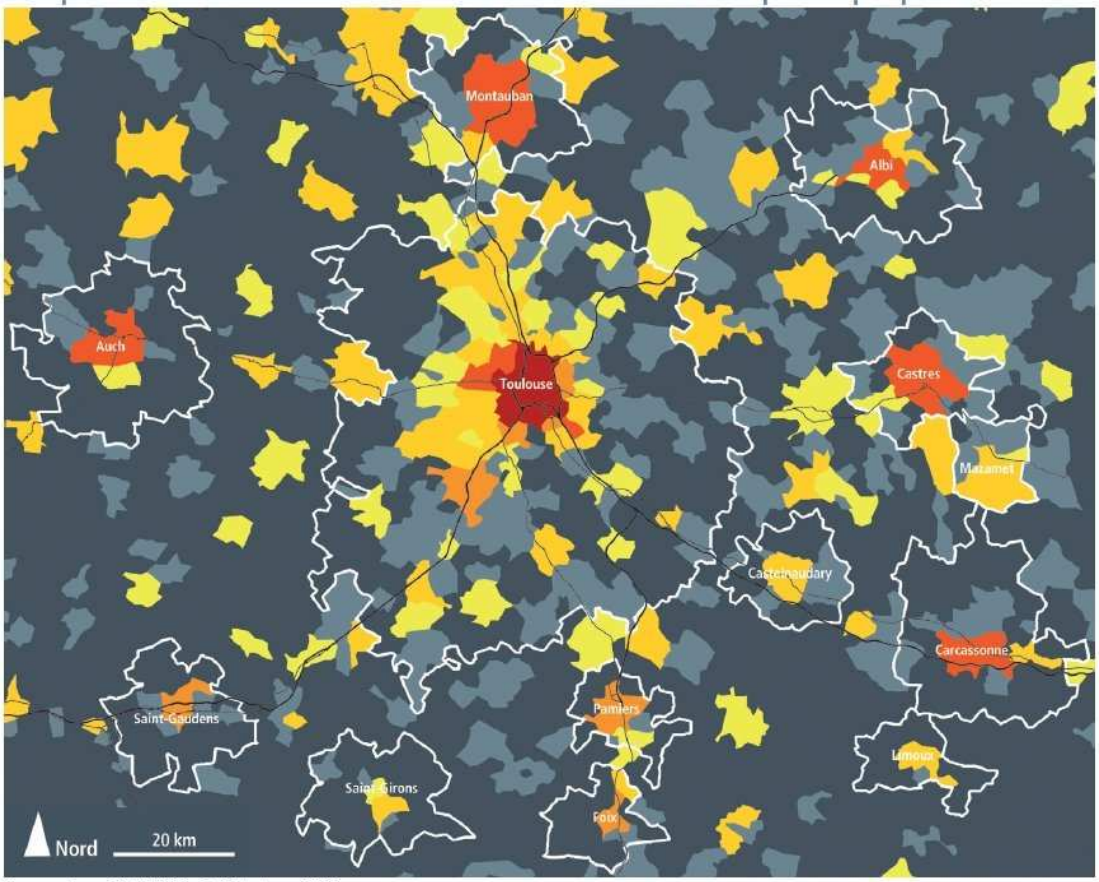
- *INSEE – recensement général de la population 1990, 1999 et 2007*
- *Pyrénées magazine – Toulouse, Intime, Monumentale, capitale – Milan presse – 1997*
- *Aujjourd'hui, les peuples sont en fête dans Toulouse la cosmopolite » - L a Dépêche du Midi – 18 janvier 2009*
- *« Atlas historique des villes de France » - 1996*
- *« Toulouse, 20 siècles d'évolution » par Christian CAU - 1987*
- *SDAT - outil de veille, tableau de bord - exercice 2000 – AUAT*
- *Atlas de l'Aire Urbaine de Toulouse – AUAT / INSEE - 2002*
- *« ils sont surtout jeunes et diplômés » - La Dépêche du Midi – 25 octobre 2000*
- *Communauté urbaine Toulouse métropole*

Toulouse est une ville attractive et on peut penser que la mobilité des personnes diplômées restera importante aussi bien dans le sens des départs que dans celui des arrivées de nouveaux ménages. Ces perspectives démographiques sur le profil dominant des nouveaux arrivants doivent être prises en compte pour répondre aux besoins de ces populations nouvelles tout en satisfaisant les besoins des personnes stabilisées et des personnes peu ou pas qualifiées présentes sur le territoire, notamment par le maintien des secteurs industriels ou artisanaux non encore soumis à la pression foncière.



Source : Insee, recensements de la population. © IGN - Insee 2009.

L'emploi salarié reste concentré dans les villes-centres et leur proche périphérie



Nombre d'emplois salariés en 2006

- Toulouse : 253 000 emplois
- de 10 000 à 30 000
- de 5 000 à 10 000
- de 1 000 à 5 000
- de 500 à 1 000
- de 100 à 500

Source : Insee, CLAP 2006. © IGN - Insee 2009.

1/ Le territoire toulousain à plusieurs échelles ?

1.2/ Le rayonnement régional de la métropole toulousaine

A/ Un développement métropolitain contrastant avec le contexte régional

Depuis sa promotion au rang de métropole d'équilibre dans les années soixante, Toulouse a su faire fructifier le transfert d'activités industrielles, ce qui a contribué fortement au développement métropolitain que l'on connaît actuellement.

Ce dynamisme toulousain bénéficie à l'ensemble de la région qui observe un renouveau depuis une dizaine d'année.

Toulouse métropole d'équilibre : des transferts d'activités bénéfiques

Historiquement, Toulouse a toujours été reconnue comme un important centre administratif régional, une capitale culturelle, universitaire et commerciale, mais ne bénéficiait pas d'une tradition industrielle forte. Jusqu'au début du 20ème siècle, l'industrie toulousaine se limitait pratiquement à la transformation de produits agricoles ; la ville restait très enclavée dans son espace régional, excentrée par rapport aux grands centres industriels de l'époque. Ce handicap structurel constituera par la suite un de ses principaux atouts : en effet, dans le contexte particulier de la première guerre mondiale, le gouvernement choisit Toulouse pour installer des industries stratégiques telles que la chimie, l'armement ou l'aéronautique.

Autour de l'usine Latécoère, créée dès 1917 et spécialisée dans la construction d'avions militaires, Bréguet, Potez et Dewoitine constituent l'embryon d'un complexe aéronautique ; ces premières implantations vont favoriser l'émergence et le développement d'un important réseau de sous-traitance et de filières associées, et fonder ainsi les bases d'un véritable tissu industriel. Parallèlement, le lancement de l'Aéropostale offre à Toulouse un renom international et contribue à associer fortement l'aéronautique à l'image de la ville.

Promue métropole d'équilibre au début des années soixante, dans le cadre de la politique nationale de décentralisation et d'aménagement du territoire, Toulouse bénéficie alors d'importants transferts d'activités dans des secteurs de pointe, en particulier l'aéronautique, le spatial et l'électronique.

Cette décision aura des répercussions considérables sur le devenir de la ville, qui se voit dotée des grands services et équipements publics permettant de consolider sa dynamique de développement, notamment le complexe universitaire et scientifique de Rangueil, et accueille Sup Aéro, l'ENAC (Ecole Nationale de l'Aviation Civile) puis le CNES (Centre National des Etudes Spatiales), transférés à Toulouse dans les années 60/70. Cette politique de décentralisation permet à Toulouse de réaffirmer sa position de ville universitaire, de diversifier son positionnement économique et industriel tout en l'orientant vers des créneaux particulièrement porteurs et surtout de renforcer les synergies entre les établissements d'enseignement et de recherche et le tissu industriel local.

Ainsi, grâce à l'essor des hautes technologies, à son important potentiel universitaire, de recherche et de formation supérieure, aux synergies entretenues avec le tissu industriel local, Toulouse a connu au cours des trois dernières décennies un développement économique sans précédent, lui permettant d'affirmer son positionnement sur le plan national comme européen.



Airbus A80

« Promue métropole d'équilibre, Toulouse bénéficie alors d'importants transferts d'activités dans des secteurs de pointe.,»


ENAC. Source : www.enac.fr

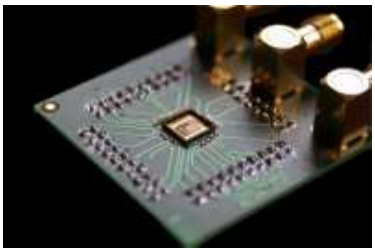
Impact du renouveau industriel sur l'espace régional

La région Midi-Pyrénées est aujourd'hui la 8ème région française en terme de PIB par habitant alors qu'elle était seulement 14éme en 1990. Cette dynamique s'explique par la valeur ajoutée de son industrie et ses services.

« Le secteur aérospatial constitue le socle majeur de l'économie toulousaine. »

Les secteurs aéronautique et espace (50000 emplois) constituent le socle majeur de l'économie toulousaine et de son développement métropolitain, mais c'est également la clef de voûte de l'industrie régionale, ce qui constitue une des particularités du système productif midi-pyrénéen. C'est sur lui que repose la capacité exportatrice de la région toute entière, de même que son attractivité vis à vis des entreprises étrangères. Il constitue l'élément moteur pour quelques 550 établissements industriels de sous-traitance et plus de 600 entreprises aéronautiques et oriente également l'activité dans de nombreux autres domaines, dans l'industrie comme dans le tertiaire.

L'essor des systèmes embarqués, facteur du renouveau industriel de Midi-Pyrénées ces dernières années lui est en grande partie redevable. Les TIC (38000 emplois) continue à se développer et représente le deuxième pourvoyeur d'emploi, tandis que l'industrie agro-alimentaire (25500 emplois) talonne l'industrie mécanique et métallurgique (26000emplois).



Composant électronique. Source : www.phototheque.cnrs.fr

Depuis 1999, l'espace rural régional bénéficient également d'un certain renouveau démographique : sa population augmente à nouveau (+ 0,7 % par an, soit près de 224000 habitants supplémentaires) et les territoires entre la métropole toulousaine et les villes-centre se densifient. Mais ces moyennes régionales masquent d'importants contrastes entre les départements : les densités du Gers, de l'Ariège, de l'Aveyron et du Lot se maintiennent autour de 30 hab./km2, comme en 1962, tandis que celle de la Haute-Garonne a été multipliée par deux depuis cette date, pour atteindre 188 hab./km2 en 2006. La Haute-Garonne est le département français dont la population a le plus augmenté (173136 habitants en plus entre 1999 et 2008) tandis que les Hautes Pyrénées n'ont progressé que de 6448 habitants supplémentaires durant cette période.

« Le vieillissement de la population de Midi-Pyrénées est contenu par l'attrait que représente la région pour les jeunes. »

Sur le plan démographique, les contrastes régionaux se traduisent également par des structures d'âges très différenciées. En Midi-Pyrénées, les plus de 60 ans représentent en moyenne un quart de la population, contre 22% en France. Mais le Lot, le Gers, l'Ariège et l'Aveyron atteignent ou dépassent les 30%, quand la Haute-Garonne se distingue au contraire par une faible proportion de personnes âgées (19%).

Cependant, le vieillissement de la population de Midi-Pyrénées est contenu par l'attrait que représente la région pour les jeunes, en particulier pour la métropole toulousaine. Là encore, la part des jeunes en Midi-Pyrénées est très inégale : la seule commune de Toulouse rassemble un tiers des 18-29 ans de la région. Les autres départements attirent plutôt des familles constituées, mais aussi des ménages qui se retirent au moment de la retraite, participant ainsi à la sur-représentation des personnes âgées.



Jeunes Toulousains

Ces différences ont pour effet d'accélérer la périurbanisation autour de Toulouse depuis 1999 en accompagnement de la croissance retrouvée des villes-centre régionales (Montauban, Tarbes, Lourdes, Rodez, Gaillac, Albi, Foix, Pamiers, Castres, Mazamet et Saint-Gaudens).

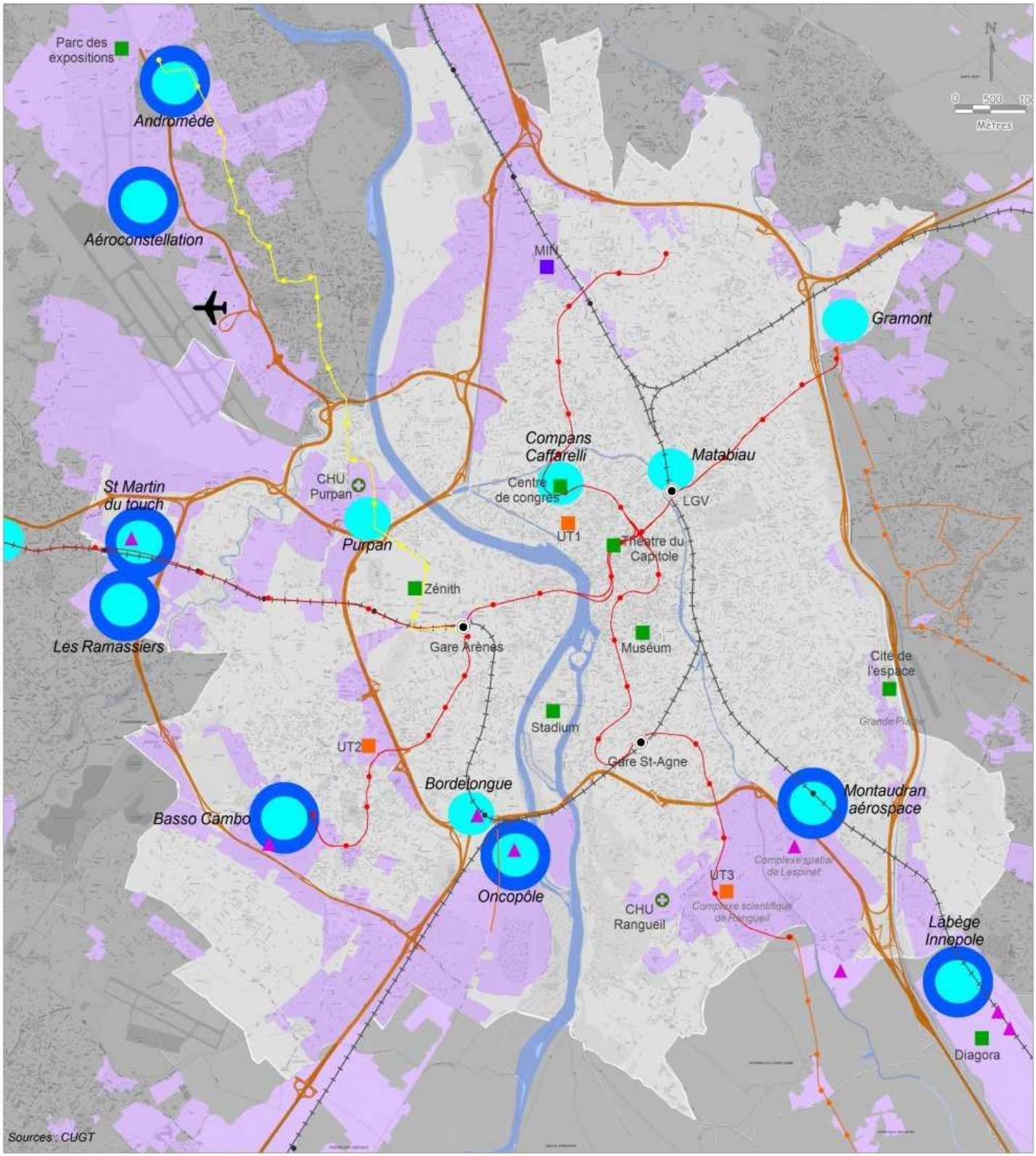
Atouts / Opportunité	Contraintes / Faiblesses
• Dynamique économique par la valeur ajoutée des services. • Bonne santé économique	• Une industrie majoritairement tournée vers les activités liées à l'aérospatial, l'aéronautique et l'électronique.
Besoins répertoriés / Enjeux	
• Développer la diversification de l'industrie	

Sources :

- www.midipyrenees-expansion.fr
- *Atlas de l'Aire Urbaine de Toulouse – AUAT / INSEE – 2002*
- *Dossier complet statistique Gers, INSEE, 2010*
- *Dossier complet statistique Ariège, INSEE, 2010*
- *Dossier complet statistique Lot, INSEE, 2010*
- *Dossier complet statistique Aveyron, INSEE, 2010*
- *Dossier complet statistique Haute-Garonne, INSEE, 2010*
- *Dossier complet statistique Tarn, INSEE, 2010*
- *Dossier complet statistique Haute Pyrénées, INSEE, 2010*
- *Dossier complet statistique Tarn-et-Garonne, INSEE, 2010*
- *Rapport de présentation Diagnostic du SCOT de la grande agglomération toulousaine, projet arrêté du 9 juillet 2010*

La bonne santé économique de Toulouse et de ses secteurs de pointe est à l'origine du renouveau de certaines industries traditionnelles régionales mais aussi de la croissance démographique de la région Midi-Pyrénées. La ville de Toulouse doit permettre le développement de ce renouveau économique.

L'attractivité du territoire



Equipements
- Culture, loisirs
- Université
- Santé
- Pôles d'échanges mulitmodaux
- Pépinières d'entreprises
- Autres équipements d'envergure

Pôles économiques
- Industriels et technologiques
- Tertiaires
- parcs d'activités

Infrastructures de transport
- Lignes et arrêts de métro existants
- Lignes et arrêts de tramway existants
- Réseau ferré et gares
- Transport en commun en site propre
- Rocades et autoroutes
- Commune de Toulouse
- Communes hors Toulouse

1/ Le territoire toulousain à plusieurs échelles ?

1.2/ Le rayonnement régional de la métropole toulousaine

B/L'attractivité du territoire centre

Depuis plusieurs années, de nombreux sondages et palmarès de villes placent Toulouse au premier rang des métropoles françaises sur les critères non seulement du « bien vivre » mais aussi du dynamisme économique. La forte croissance des emplois, notamment ceux stratégiques et qualifiés, exerce une véritable attraction pour les populations de l'aire urbaine mais aussi au-delà grâce à la présence d'entreprises mondialement reconnues. L'existence de grands équipements métropolitains et d'une offre immobilière diversifiée pour accueillir les investisseurs participe en outre à l'attractivité de la métropole.

Des emplois résolument tournés vers les fonctions métropolitaines

Le dynamisme démographique et économique de la région et du département est lié à la très forte attractivité de la métropole toulousaine. Avec 1,2 million d'habitants en 2009, la Haute-Garonne est le département de France dont la population a le plus augmenté entre 1999 et 2006. Cette augmentation s'explique notamment par l'attrait de la ville pour les jeunes : Toulouse est la 2éme ville universitaire de province et 1 toulousain sur sept est étudiant. L'aire d'attraction Toulouse métropole continue ainsi de s'élargir avec le développement résidentiel de l'agglomération et de l'aire urbaine.

Ce phénomène de métropolisation se traduit par un fort rayonnement en terme d'emploi. En effet, 1/3 des emplois salariés sont occupés par des actifs résidant en dehors de Toulouse métropole. Cette attractivité s'explique notamment par la forte croissance de l'emploi avec la création de 7 000 emplois salariés privés en plus par an mais aussi par une spécialisation dans les emplois métropolitains dont le nombre a été multiplié par 4 en 25 ans pour atteindre aujourd'hui 70 000 postes de travail sur les 400 000 emplois existants de Toulouse métropole en 2010, soit plus de 15% des emplois. Ce sont principalement les domaines de la conception et de la recherche (40% des emplois stratégiques) qui tirent cette croissance plaçant Toulouse au 2éme rang derrière Paris et devant le Grand Lyon, Nantes Métropole, la Communauté urbaine de Bordeaux, Lille Métropole et Marseille Provence Métropole. L'agglomération toulousaine fait ainsi partie des plus fortes progressions en matière d'emplois métropolitains : 20 000 emplois de plus entre 1999 et 2006.

« Toulouse est la 2e ville universitaire de province spécialisée dans les emplois métropolitains dont le nombre a été multiplié par 4 en 25 ans. »

La sphère productive constitue le premier moteur de l'économie toulousaine avec plus de 130.000 emplois salariés. Les services aux entreprises y sont les plus dynamiques avec la création entre 1999 et 2008 de 40 000 emplois salariés privés. Il s'agit principalement des services qualifiés, en particulier les activités spécifiques d'ingénierie et d'informatique. Cette spécialisation devrait se maintenir avec des intentions d'embauche toujours plus soutenues dans les métiers les plus qualifiés. A cet égard, Toulouse métropole se caractérise par une sur-représentation des activités technologiques et d'ingénieries, deux fois supérieures à celle des autres communautés urbaines. A l'opposée de la tendance nationale, les activités traditionnelles de l'industrie continue à créer des emplois, entraînées par la construction aéronautique et spatial, sept fois plus présente dans l'économe toulousaine. Cette sur-représentation offre aujourd'hui une garantie de performance et une bonne identification au niveau international de la composante industrielle permettant de placer la métropole toulousaine parmi les destinations préférentielles des investisseurs étrangers.



Source : www.photothèque.cnrs.fr

« La sphère productive constitue le premier moteur de l'économie toulousaine »

Cette force productive propre à l'agglomération toulousaine repose principalement sur des capacités de croissance endogène, c'est-à-dire sur son potentiel propre d'entreprise. Ce type de croissance caractérise principalement les activités industrielles, leurs permettant de réduire les coûts de transaction. La sphère productive est ainsi un excellent support technologique pour les activités créatrices mais aussi une aide pour l'insertion de l'économie dans les réseaux internationaux.

L'attractivité résidentielle du territoire influe également sur le dynamisme économique toulousain et en particulier sur les services banaux. Les ouvriers du BTP, les agents



Place du Capitole

d'entretien, les animateurs socio-culturel et les assistantes maternelles représentent rien qu'a eux seuls environ 26% des intentions d'embauche en 2009.

La présence d'activités métropolitaines, de services qualifiés et d'industries de pointe regroupant des emplois de haut niveau sont au cœur de l'économie toulousaine et renforce ainsi chaque jour la métropolisation de l'agglomération. La région Midi-Pyrénées se classe d'ailleurs en tête des régions françaises créatrices d'emploi pour le secteur industriel et celui des services et leader pour la décennie 2000 / 2010 en matière de croissance du PIB.

Une dynamique confirmée pour l'immobilier d'entreprises

L'offre immobilière et les zones d'activités constituent un facteur décisif d'attractivité et de compétitivité. Leurs localisations répondent à une logique d'axe mais sont également déterminés par les aménagements des collectivités.

« Les pôles d'activités et d'emplois sont localisés sur un arc Nord-Ouest / Sud-Est. »

La répartition spatiale de l'économie toulousaine est ainsi différenciée à l'exception des activités de services qui observe une tendance au desserrement. Les pôles d'activités et d'emplois sont localisés sur un arc Nord-Ouest / Sud-Est tandis que le nord se caractérise par un corridor d'activités historiques à requalifier et que l'Est dispose de peu de capacité d'accueil.

Les principaux pôles économiques sont ainsi localisés préférentiellement autour des grands nœuds autoroutiers et constituent des pôles d'ancrage forts et structurés (Montaudran, Oncopole…) où les activités technico-industriels dominent. Au-delà de ces grands pôles économiques, les zones d'activités se sont établis le long des principaux axes routiers (A624, A62, A68, A61, A620, A64, rocade arc-en-Ciel et voie le Fil d'Ariane) et regroupent des activités tertiaires ainsi que des activités davantage traditionnelles tels que le commerce, l'industrie, l'artisanat et le transport. Ces activités traditionnelles sont également présentes de manière discontinue le long des grandes pénétrantes de l'agglomération (RD820 et RD120). Certaines représentent d'ailleurs des potentialités de renouvellement stratégique de par leur proximité avec le cœur de l'agglomération.


Centre d'Affaire de Compans Caffarelli

Le centre de Toulouse constitue également un pôle économique majeur à vocation tertiaire et notamment administratif (Marengo, Capitole…). Son hyper-centre est davantage porté sur les activités commerciales et les services (banque, informatique, gestion…) à l'image du centre d'affaire de Compans Caffarelli.

Le marché de l'immobilier d'entreprise reste dynamique dans l'agglomération toulousaine avec 140 000m² de bureaux en moyenne depuis 5 ans et devrait continuer à se développer prochainement. En effet, Toulouse dispose au 30 juin 2011 d'un stock de 230 000m² de bureaux, constitué à moitié de surfaces neuves. En 2010, les prix de location des bureaux se sont maintenus dans le neuf comme dans ceux de seconde main.

Depuis cinq ans, la tendance est aux grandes surfaces avec une nette augmentation des opérations supérieures à 1000m² qui constituent les deux-tiers des surfaces commercialisées et le moteur du marché d'immobilier d'entreprise.

« Le marché de l'immobilier d'entreprise reste dynamique dans l'agglomération toulousaine. »

Les centres de Compans-Caffarelli et de Balma Gramont bénéficient d'un excellent taux d'occupation notamment grâce à une bonne desserte des transports en commun et la proximité de services, de commerces et de logements. L'Oncopôle, Saint-Martin-du-Touch, Basso-Cambo, Labège, Andromède, Montaudran, Colomiers, le Parc du Canal, la Plaine et Balma forment également des pôles de bureaux importants à l'échelle du pôle urbain. La commercialisation des bureaux d'Andromède devrait être par ailleurs être dopée avec l'achèvement prochain de la ZAC Andromède.

Bordelongue qui dispose aujourd'hui de 45.000m² de bureaux souffre d'un taux de vacance important avec seulement 3 000m² occupés mais le développement de l'Oncopôle à proximité devrait y remédier.

Après avoir connu une baisse significative en 2007, le marché toulousain des locaux d'activités, de stockage et de logistique dans la métropole toulousaine conforte son attractivité avec un pic d'activité du marché en 2009. Pour l'année 2010, 128 500m² de locaux ont été construits dont 16 900m² pour utilisation personnelle.

Le marché du stockage et de la logistique s'est développé dans les espaces dédiés tels



Hôpital de Rangueil

qu'Eurocentre, la Ménude, mais aussi dans la zone de Thibaud et au nord de la RD 820. Comme pour l'ensemble des marchés régionaux, les prix à la location accusent un recul en 2010 par rapport à 2009 pour les locaux de stockage et de logistique. Le stock reste stable en 2010 avec 2 projets logistiques de 70 000m² à venir.

	Surfaces commercialisées	Stocks de locaux
Locaux d'activité	77800m²	80000m²
Locaux de stockage et de logistique	50700m²	73000m²
Bureaux	140600m²	230000m²

Récapitulatif du marché des locaux d'activité, stockage, logistique et bureaux au 30 juin 2011. Données : Otie, AUAT

Les grands équipements participent au rayonnement de la métropole

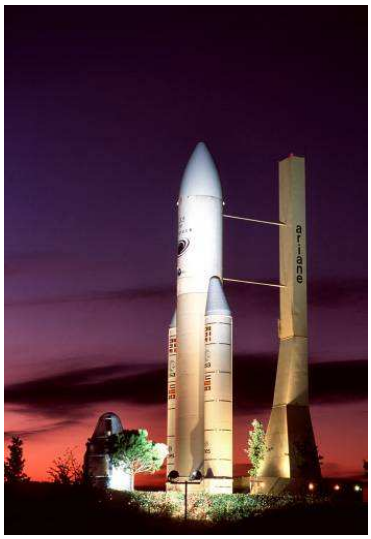
« Les grands équipements présents à Toulouse contribuent également au développement métropolitain, à son attractivité et à son rayonnement. »

Les grands équipements présents à Toulouse contribuent également au développement métropolitain, à son attractivité et à son rayonnement. Ils profitent à l'ensemble de la région Midi-Pyrénées.

Les universités, les grandes écoles et toutes les formations supérieures ne cessent d'augmenter leurs effectifs formant une véritable ville Campus de 100 000 étudiants.

Les grands hôpitaux (Rangueil, Purpan, Hôtel-Dieu Saint Jacques…) regroupés sous la bannière du Centre Hospitalier de Toulouse ont une vocation régionale voire nationale. Ils accueillent plus de 160 000 patients par an et assurent plus d'un demi million de consultations externes.

Les grands équipements culturels et de loisirs accueillent des manifestations de niveau national et international. Outre les musées et les grands théâtres (Théâtre du Capitole, Halle aux grains, Musée des Augustins, Muséum d'histoire naturelle, Musée Saint-Raymond…) la plupart modernisés ces dix dernières années, la ville s'est fortement dotée de nouveaux équipements prestigieux : la Cité de l'espace en 1997, le théâtre de la Cité en 1998, le Zénith en 1999, le Centre d'art moderne et contemporain des Abattoirs en 2000, le Casino théâtre Barrière de Toulouse en 2007.



Cité de l'espace

En complément du centre des Congrès Pierre Baudis, le parc des expositions actuellement installé sur l'île du Ramier va être déplacé et totalement repensé sur le site d'Aussonne à proximité de l'aéroport de Toulouse Blagnac. Desservi à terme par le Tramway (ligne T1 prolongée), ce futur parc des expositions de 55 000m² dont les travaux débuteront en 2014 est un équipement ambitieux pour faire face aux marchés concurrentiels de l'organisation des foires, salons, congrès et autres grands événements culturels et sportifs.

Enfin, l'agglomération dispose pour les loisirs et les activités sportives de détente de 4 grandes zones récréatives (Pech-David, les Argoulets, Sesquières, l'île du Ramier…) réparties au 4 points cardinaux de son territoire.

Une métropole accessible

En termes de grandes infrastructures de transports, Toulouse est au centre de réseaux routiers et ferroviaires en étoile, et au croisement des axes autoroutiers Bordeaux-Narbonne-Barcelone et Bayonne-Montpellier-Lyon. Si la desserte ferroviaire a été fortement améliorée pour les déplacements internes à l'agglomération (via les gares des Arènes jusqu'a Colomiers), le Sud-Ouest a été, longtemps, la « grande oubliée » du réseau TGV.

L'inscription, en 2003, par le Comité Interministériel de l'Aménagement du Territoire (CIADT), du projet de LGV « Bordeaux Toulouse » sur la carte des infrastructures à long terme, puis la décision, en 2007, du Conseil d'Administration de RFF de réaliser un projet ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne avec un tronc commun à la LGV Bordeaux – Toulouse entre Bordeaux et le sud de la Gironde (projets GPSO) permettront désormais à Toulouse de bénéficier du réseau ferroviaire à grande vitesse, plaçant, à terme, la Métropole Toulousaine à 3 heures de Paris.

Le raccordement de Toulouse - Matabiau au réseau ferroviaire à grande vitesse, dans une gare existante en centre ville, à l'intérieur des tissus urbains constitués, repositionne une part importante du territoire toulousain, départemental et régional à l'échelle nationale et

européenne.

De même, la décision de RFF de mener, en lien avec les pré-études fonctionnelles de la liaison Montpellier – Perpignan, une concertation sur la liaison Toulouse – Narbonne place le développement de Toulouse et son agglomération à l'échelle européenne, dans la perspective de l'axe « grand sud » reliant la façade atlantique aux métropoles méditerranéennes.



Gare de Matabiau

Ainsi, le réseau des lignes à grande vitesse qui concerne directement Toulouse et son Agglomération se décompose en quatre branches :

- la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) Tours – Bordeaux,
- les Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO) Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne,
- la mise à 4 voies entre Saint-Jory et Toulouse – Matabiau (M4V),
- la Liaison Toulouse – Narbonne (LTN).

Ces différents projets, conformes aux orientations du Grenelle de l'Environnement, ont été inscrits dans le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) avec des horizons de réalisation différents : avant 2020 (LGV SEA), 2020 GPSO, M4V), après 2020 (LTN).

L'inscription de Toulouse, à l'horizon 2020, au réseau ferroviaire à grande vitesse constitue un atout pour le développement de l'agglomération.

Les principaux partenaires du pôle d'échanges multimodal et de son projet de développement urbain associé ont donc décidé d'anticiper les évolutions territoriales et d'engager une démarche de projet commune.

« La métropole assure sa bonne accessibilité avec l'aéroport de Toulouse-Blagnac, 5e aéroport français.»

Une convention cadre a ainsi été signée, en décembre 2009, entre l'Etat, le Conseil Régional Midi-Pyrénées, le Conseil Général de la Haute-Garonne, RFF, la SNCF et la Communauté Urbaine Toulouse métropole, pour la mise en œuvre d'une vingtaine d'études, destinées à répondre aux enjeux d'intermodalité, de déplacements, d'accessibilité, de développement ferroviaire et de programmation urbaine.

Si les programmes autoroutiers des années 1980-90 avaient permis le désenclavement de Toulouse et contribué à son développement, l'étoile autoroutière ne dispose toujours pas aujourd'hui d'un grand contournement de l'agglomération permettant d'absorber les flux longue distance en transit, lesquels sont rabattus sur la rocade toulousaine et contribuent à la saturation du trafic. Néanmoins, afin de répondre à la dynamique de croissance métropolitaine, des améliorations seront apportées dans le cadre du Programme de modernisation des itinéraires (PDMI) 2009-2014 de la région Midi-Pyrénées grâce la mise à 2x3 voies du périphérique entre Rangueil et le Palays et la création d'un échangeur au niveau de Borderouge tout deux actuellement à l'étude. Ces travaux permettront d'achever la mise en 2x3 voies du périphérique toulousain et de fluidifier les flux de transports.

En complément de ces projets, de nouvelles infrastructures routières pilotées par Toulouse métropole ont été actées tels que le Boulevard Urbain Nord, la voie de liaison des Ramassiers et la Liaison Multimodale Sud Est (LMSE). Leurs mises en service sont prévues en 2014. Dans un avenir moins proche, le projet de Jonction Est permettant de relier le périphérique Est à la RD 16 verra sa réalisation intervenir une fois les secteurs de Lasbordes, de l'Hers et de Marcaissonne urbanisés.



Aéroport de Toulouse Blagnac

Enfin, la métropole assure sa bonne accessibilité avec l'aéroport de Toulouse-Blagnac, 5éme aéroport français avec plus de 6,5 millions de passagers en 2010. L'aéroport de Toulouse-Blagnac a la particularité unique en France de voisiner avec les grands constructeurs aéronautiques européens, Airbus et ATR.

Atouts / Opportunité	Contraintes / Faiblesses
• Toulouse destination privilégiée des investisseurs étrangers. • Forte croissance des emplois. • Bonne desserte routière.	• Toulouse et le désert midi pyrénéen. • Lancement tardif du projet Toulouse-Paris en trois heures. • Manque d'itinéraire secondaire pour la transit
Besoins répertoriés / Enjeux	
• Se focaliser sur le rattrapage du retard en termes de grandes infrastructures de dessertes.	

Sources :

- *Enquête de conjoncture économique des entreprises de la Haute-Garonne, Bilan 2009 perspectives 2010, Chambres de commerce et d'Industrie de Toulouse, Banque de France.*
- *Enquête de conjoncture économique des entreprises de la Haute-Garonne, Bilan 2010 perspectives 2011, Chambres de commerce et d'Industrie de Toulouse, Banque de France.*
- *Bilan du marché tertiaire, 8éme Forum de l'Otie, AUAT, Otie, 2010*
- *Bilan du marché tertiaire, 8éme Forum de l'Otie, AUAT, Otie, 2011*
- *Bilan du marché de l'activité, du stockage et de la logistique, 8éme Forum de l'Otie, AUAT, Otie, 2010*
- *Bilan du marché de l'activité, du stockage et de la logistique, 8éme Forum de l'Otie, AUAT, Otie, 2011*
- *Dispositif Veille Economie Emploi Grand Toulouse, Bilan annuel 2010, Communauté urbaine du Grand Toulouse, AUAT*
- *PDMI, DREAL Midi-Pyrénées, mars 2011*
- *Rapport de présentation Diagnostic du SCOT de la grande agglomération toulousaine, projet arrêté du 9 juillet 2010*

A l'époque où émerge fortement le pouvoir des grandes agglomérations, la métropole toulousaine dispose de nombreux atouts pour poursuivre son développement et affirmer son positionnement au sein de l'espace national comme européen grâce notamment à une concentration d'activités motrices et porteuses de croissance et de production. Les principaux enjeux pour la croissance métropolitaine future se focalisent sur le rattrapage du retard en termes de grandes infrastructures de desserte déjà amorcé avec de nombreux projets à l'étude ou en cours de réalisation.

1/ Le territoire toulousain à plusieurs échelles ?

1.2/ Le rayonnement régional de la métropole toulousaine

C/ Une qualité de vie favorisée par l'abondance des richesses naturelles et culturelles aux portes de l'agglomération

Toulouse dispose d'un environnement privilégié tant par sa qualité (sites classés, grands paysages…) que par sa diversité (montagne, bastides. canaux…).

Proche de l'agglomération, d'accès facile, ce patrimoine préservé et valorisé est autant apprécié des touristes de passage ou en villégiature, que des Toulousains qui en assurent une fréquentation régulière.

Des sites naturels et des paysages contrastés

Entre Atlantique et Méditerranée, la Haute-Garonne est un des rares départements à conjuguer les avantages d'une grande métropole et de plusieurs terroirs remarquablement bien préservés.

Ainsi, Toulouse profite de la présence d'un environnement naturel proche et diversifié qui apporte un cadre de vie authentique : montagne, campagne, Garonne et maillage hydrographique associé, canal … Ces différents lieux permettent aux Toulousains de pratiquer sports et activités de loisirs tout au long de l'année. Ils attirent aussi beaucoup de touristes.

Le département se compose de 4 grandes entités paysagères :



La commune de Luchon, au cœur des Pyrénées.
Source : http://www.mairie-luchon.fr

les Pyrénées

Territoire sauvage et préservé situé aux confins du département, les Pyrénées sont à quelques encablures de l'Espagne, et c'est à Saint-Béat que la Garonne fait son entrée en France. Non loin de là, à Melles, trois ours slovènes ont été réintroduits en 1996 et 1997 pour sauver la population d'ours brun dans les Pyrénées. Ce sont aussi des montagnes avec des sommets culminant à plus de 3 000 m d'altitude, des hautes vallées, des lacs d'altitude et des torrents impétueux. Toute l'année de nombreuses activités peuvent y être pratiquées : pendant l'été, la randonnée, le VTT, l'escalade, le parapente, le canyoning, la spéléo (avec le plus grand réseau souterrain français) et l'hiver, les raquettes et le ski dans les quatre stations du département ; enfin, en toute saison, il est possible de bénéficier des propriétés des eaux thermales de Luchon « la reine des Pyrénées ».

« La Haute-Garonne est un des rares départements à conjuguer les avantages d'une grande métropole et de plusieurs terroirs remarquablement bien préservés »

le piémont pyrénéen et la vallée de la Garonne

Tous comme les Pyrénées, le piémont pyrénéen offre des eaux thermales de grande qualité avec deux autres sites à Barbazan et Salies du Salat. La partie Sud du département est aussi riche d'un passé historique et culturel préhistorique à Aurignac et gallo-romain à Saint-Bertrand de Comminges. En outre, de nombreux châteaux, abbayes, cathédrales jalonnent le chemin de Saint-Jacques de Compostelle.

La vallée de la Garonne, quant à elle, est un pays de plaine parsemé de vieilles bastides comme Martres Tolosane, Rieux-Volvestre…



Saint-Bertrand de Comminges, niché au pied du piémont pyrénéen
Source http://www.st-bertrand-de-comminges.com

le Lauragais et le Canal du Midi

A l'Est du département, le Lauragais et ses coteaux, autrefois pays de « l'herbe du Lauragais » ou du Pastel (plante tinctoriale utilisée jusqu'au XVème siècle avant d'être supplantée par l'Indigo venu des Indes) sont aujourd'hui terres de cultures céréalières avec des bourgs restés typiques comme Villefranche de Lauragais.



Le clocher mur de l'église de Villefranche-de-Lauragais
Source : http://www.mairie-villefranchedelauragais.fr

De très belles bastides des XIIIème et XIVème siècles, châteaux, pigeonniers, moulins à vent, sont autant d'autres témoins de son riche passé.

Autre témoin du passé, le Canal du Midi conçu par Pierre-Paul Riquet. Long de 240 km, de Toulouse à l'étang de Thau, il fut creusé de 1666 à 1681, et avait pour objectif de relier la Garonne à l'Atlantique et à la Méditerranée. C'est le plus ancien canal d'Europe encore en fonctionnement aujourd'hui. Certains ouvrages remarquables uniques et d'un intérêt exceptionnel ont contribué à son classement, en 1996, au Patrimoine Mondial de l'UNESCO.

le Midi toulousain

Enfin, le Nord du département se compose d'une palette de sous-entités de nature différentes (agricole, économique,naturelle, patrimoniale, historique…):

- des plaines fertiles
- les forêts de Bouconne et de Buzet aménagées pour l'accueil du public. Elles sont très fréquentées par les Toulousains pour des promenades familiales le week-end ou des activités plus sportives comme le VTT
- le Frontonnais qui s'est forgé une vocation fruitière et viticole avec, notamment, depuis 1975 la production d'un vin AOC très apprécié
- Albi, Cordes ou encore la cité de Carcassonne sont des sites remarquables participant à l'attractivité touristique de la région. Situés à moins de 100 km de Toulouse, considérés comme des références majeures de l'histoire médiévale languedocienne, ils sont incontournables dans les circuits proposés à la clientèle touristique.

« Albi, Cordes ou encore la cité de Carcassonne sont des sites remarquables participant à l'attractivité touristique de la région »

D'autres sites sont classés et protégés pour leurs milieux naturels, leurs faunes et leurs flores rares et/ou remarquables. Ils contribuent ainsi à une qualité de vie environnementale dont bénéficient les Toulousains.

Le plus important est le Parc National des Pyrénées créé en 1963. Il abrite notamment le cirque de Gavarnie avec la cascade la plus haute d'Europe (440 m) et la Brèche de Roland. Ce cirque est également inclus dans le périmètre du site Gavarnie-Mont Perdu classé au Patrimoine Mondial de l'UNESCO depuis 1997 au double titre de bien naturel et paysage culturel.



Le site emblématique de la bastide perchée de Cordes sur Ciel
Source : http://mairie.cordessurciel.fr

Trois Parcs Naturels Régionaux (PNR) participent en plus à la protection et la valorisation des milieux naturels, mais aussi des patrimoines bâtis et archéologiques :

- le PNR du Haut-Languedoc, créé en 1973, comprend la partie orientale du département du Tarn: le Sidobre avec sa réputation internationale dans la production de granit et la Montagne Noire, dont la qualité des eaux avait fait de Mazamet la capitale du délainage.
- le PNR des Grands Causses, créé en 1995, est situé dans le Sud de l'Aveyron et jouxte le précédent. Il comprend, entre autres, le Causse du Larzac avec la cité des Templiers de La Couvertoirade fondée au XIIème siècle ainsi que le Causse Noir avec les gorges de la Jonte et de la Dourbie.
- enfin, tout récemment, le PNR des Causses du Quercy, créé en 1999, sur la rive droite du Lot entre Figeac et Cahors, abrite de nombreuses grottes ornées de peintures rupestres, le gouffre de Padirac mais aussi les cités médiévales de Rocamadour et de Saint-Cirq Lapopie, l'un des plus beaux villages de France avec ses maisons du XIIème et XVIème siècle.

« Trois Parcs Naturels Régionaux participent en plus à la protection et la valorisation des milieux naturels, mais aussi des patrimoines bâtis et archéologiques du département »

Atouts / Opportunité	Contraintes / Faiblesses
• Toulouse dispose d'un environnement privilégié tant par sa qualité (sites classés, grands paysages…) que par sa diversité (montagne, bastides, canaux…) • Un cadre paysager de qualité qui incarne une réelle opportunité de mieux tisser et structurer les liens entre nature et urbanisation	
Besoins répertoriés / Enjeux	
• Pérennisation de la qualité des grandes entités paysagères qui composent et identifient le département de Haute-Garonne • Poursuite de la protection et la valorisation du territoire: sites classés, Parcs Naturels Régionaux…	

Sources :

- Vivre Toulouse - Le Monde - supplément du 10 mars 1999

- Site Internet du comité départemental du tourisme de la Haute Garonne

- Site Internet du conseil régional de Midi Pyrénées : « Les grands sites de Midi- Pyrénées » et « 1999 : bonne fréquentation touristique » – septembre 2002

Une telle diversité de paysages et de loisirs à l'échelle du département de la Haute-Garonne contribue à une qualité de vie très privilégiée qui se répercute à l'échelle de Toulouse.

La ville, facilement reliée à son territoire, profite largement de ces richesses, renforçant ainsi son attractivité régionale et nationale.

Ce cadre paysager de qualité incarne ainsi une réelle opportunité de mieux tisser et structurer les liens entre nature et urbanisation.

C/ Une qualité de vie favorisée par l'abondance des richesses naturelles et culturelles aux portes de l'agglomération

1/ Le territoire toulousain à plusieurs échelles ?

1.2/ Le rayonnement régional de la métropole toulousaine

D/ Tourisme

Le tourisme est un véritable enjeu économique pour Midi-Pyrénées, avec plus de 32 000 emplois et 8,8 millions de nuitées en 2009, ce qui situe la région en 4° position au plan national (1). Le triptyque ville-campagne-montagne permet au département de la Haute-Garonne et à la région de proposer une palette très diversifiée de séjours touristiques et donc de bénéficier d'un tourisme multiple : tourisme d'affaires, tourisme rural et familial, tourisme de montagne avec les stations de ski en hiver et les nombreuses activités sportives en été.

Un tourisme saisonnier dont profitent largement les habitants, mais un déficit d'image de Toulouse en tant que destination de loisirs

Le tourisme est un véritable enjeu économique pour Midi-Pyrénées, avec plus de 32 000 emplois et 8,8 millions de nuitées en 2009, ce qui situe la région en 4° position au plan national. Le triptyque ville-campagne-montagne permet au département de la Haute-Garonne et à la région de proposer une palette très diversifiée de séjours touristiques et donc de bénéficier d'un tourisme multiple : tourisme d'affaires, tourisme rural et familial, tourisme de montagne avec les stations de ski en hiver et les nombreuses activités sportives en été.

La position géographique, centrale de Toulouse et les importantes infrastructures autoroutières rendent accessibles aux Toulousains l'ensemble des sites touristiques régionaux le temps d'un week-end ou même sur la journée. De ce fait, ces derniers, mais aussi les Pyrénées connaissent une large fréquentation toulousaine. La proximité des côtes maritimes des régions Languedoc-Roussillon et Aquitaine vient en complément de l'offre de la région Midi-Pyrénées. Grâce aux autoroutes A61 et A64, elles attirent de nombreux Toulousains pour un week-end à la mer ou même sur les plages océanes de la côte basque ou landaise.

« La ville de Toulouse est attractive, avec plus de 5,5 millions de touristes. »

La ville de Toulouse elle-même est attractive, avec plus 5,5 millions de touristes et 2,5 millions de nuitées en 2009, s'inscrivant ainsi dans un engouement pour le « tourisme urbain », première destination pour les touristes étrangers en France. Cependant, Toulouse souffre d'un déficit d'image en tant que destination de loisirs. Son offre touristique demanderait à être davantage développée et mise en visibilité, en complément du tourisme d'affaire qui demeure le principal moteur de la notoriété de la métropole.



Museum

Le tourisme culturel maintien une position forte, avec plus d'un million de visiteurs accueillis dans les principaux musés et monuments de Toulouse, notamment le Muséum (200 000 visiteurs en 2009), la Basilique Saint-Sernin (166 000), la Salle des Illustres (164 000), le musée des Abattoirs (131 000) ou les Jacobins (128 000). Mais le tourisme se porte également vers des sites de découverte de la culture scientifique et technique liée à la position de pointe de la ville dans le domaine de la haute technologie, de l'aéronautique et de l'espace : usines d'assemblage d'Airbus (115 000 visites en 2009), Cité de l'Espace (275 000). Le patrimoine local, dont le Canal du Midi, joue également un grand rôle dans l'attractivité de Toulouse.

« … plus d'un million de visiteurs accueillis dans les principaux musés et monuments de Toulouse. »

L'offre en manifestations culturelles et sportives est également très importante. Plus de 30 festivals participent à l'attrait de Toulouse, avec un total de 500 000 visiteurs : Rio Loco (180 000), le Printemps de Toulouse (170 000), le Marathon des Mots (160 000), le Printemps du Rire… A cela s'ajoutent l'Orchestre National du Capitole et le Ballet du Capitole, deux formations à fortes renommées.

Enfin, les manifestations sportives, et en particulier le rugby à XV, portent l'identité toulousaine, tout comme le Canal du Midi, dont la fréquentation augmente depuis son classement par l'Unesco.

Une telle diversité de culture et de loisirs contribue à une qualité de vie à Toulouse assez privilégiée. Rien d'étonnant dès lors à ce que le choix des français se porte majoritairement sur Toulouse pour venir s'y installer un jour.



Hôtel 3*

Hôtellerie, une offre de bon niveau, mais des signes de fragilité

L'agglomération toulousaine dispose d'une offre hôtelière composée de 209 établissements au total pour 11 547 chambres, dont 173 hôtels (8 562 chambres) et 36 résidences de tourisme (2 985 chambres). La commune de Toulouse accueille quant à elle, début 2011, 96 hôtels pour 5151 chambres, cette offre se répartit principalement entre les 2* (45%) et les 3* et 4* (44%).

Le parc de l'agglomération est relativement développé au regard de celui des métropoles de référence, avec 1 chambre pour 76 habitants (Nantes, 110, Lyon, 113, Lille, 183). Il se caractérise par :

- une prédominance des petits établissements, notamment dans l'hôtellerie indépendante qui est nombreuse (113 hôtels), mais très disséminée (30 chambres en moyenne),
- une certaine polarisation sur le haut et moyen de gamme, avec une offre standardisée de bon niveau (notamment pour ce qui est de l'hôtellerie de chaîne, qui gère 58% des chambres) mais sans originalité et offrant peu d'équipements de loisirs,
- une concentration dans le centre de Toulouse (43% de l'offre), avec six établissements de 4*, peu d'hôtellerie économique et beaucoup d'indépendants,
- des localisations souvent aux franges de la ville centre, aux abords des rocades et voies rapides, essentiellement sur une accessibilité voiture.

« Concentration d'hôtels dans le centre de Toulouse (43% de l'offre). »

Le parc de résidences hôtelières apparaît, quant à lui, sur dimensionné (2° parc après celui de Lyon), avec une situation unique en France : 1 studio pour 3 chambres d'hôtel (moyenne en France de 1 pour 15). De création récente, souvent financé par des dispositions de défiscalisation et échappant à la réglementation d'ouverture des hôtels, ce parc est plutôt élevé en gamme et semble répondre aux besoins d'une clientèle d'affaire pour du long ou moyen séjour.



Hôtel 5*

L'hôtellerie toulousaine reste massivement une hôtellerie d'affaires, avec 61% des nuitées en séjours individuels d'affaires, des pics de fréquentation les mardis et mercredis, ainsi qu'en juin et septembre et avec une clientèle française à 69%.

Plusieurs constats et enjeux découlent de ce diagnostic :

- un déficit en termes de courts séjours d'agrément, ce qui demanderait de bâtir une image de destination « Toulouse » afin d'accroître la fréquentation touristique,
- une hôtellerie toulousaine encore peu engagée dans une stratégie de développement durable (localisations éloignées des centres urbains, peu d'accessibilité en transport en commun..), d'où un risque de perte d'image par rapport à des destinations déjà impliquées,
- un développement trop rapide et peu maîtrisé des résidences hôtelières, qui déstabilise le marché hôtelier et marque parfois très négativement le territoire,
- Une part importante du parc en hôtellerie indépendante, notamment dans le centre-ville, dont la pérennité n'est pas assurée (successions).

« L'hôtellerie toulousaine reste massivement une hôtellerie d'affaires. »

En terme de localisation de l'offre, des territoires apparaissent stratégiques :

- le centre ville de Toulouse et ses abords, ainsi que les axes des transports en commun,
- pour des séjours plutôt professionnels, les futures opérations urbaines (secteur de la gare Matabiau, l'Oncopôle, Montaudran…) en tenant compte des effets du déplacement du Parc des Expositions.



Résidence de tourisme 3*

Tourisme d'affaire, un atout pour Toulouse, Ville de la Connaissance

Le secteur des congrès, des conventions, des colloques et des salons est capital pour le rayonnement de Toulouse. Il s'inscrit pleinement dans l'objectif de « Ville de la Connaissance » porté par la Fabrique Toulousaine et en particulier dans la valorisation de la culture scientifique et technique, spécifique à Toulouse.

En effet, Midi-Pyrénées se situe au 1er rang des régions françaises et au 8e rang des régions européennes pour l'intensité de la recherche et développement, avec plus de 4 % de son PIB consacré à la R&D. Les activités de la recherche, tant publique que privée, constituent un

atout majeur et permettent à Midi-Pyrénées d'occuper le 4e rang des régions françaises pour le nombre d'emplois dans la recherche et le 3e pour les dépenses de recherche. La commune de Toulouse concentre une part essentielle de ce capital de recherche qui alimente une part importante des congrès et colloques et qui constitue, par ses réseaux professionnels, un des vecteurs de la notoriété de la métropole.

Ce « tourisme d'affaire » (ou scientifique) donne la possibilité de faire découvrir à de nombreux congressistes la richesse du patrimoine local : architecture, culture, gastronomie, histoire, recherche… et ainsi de valoriser, à terme, la destination Toulouse pour du tourisme d'agrément, qui s'appuierait sur les nouveaux outils de communication (réseaux sociaux, …).

Les structures d'accueil sont nombreuses. On peut citer parmi les grands équipements :

- Le centre de Congrès Pierre Baudis (142 manifestations en 2009),
- l'actuel Parc des expositions (53 évènements en 2009),
- le Centre International pour l'Espace et l'Aéronautique, au cœur du complexe scientifique de Rangueil, et plus généralement les locaux des trois universités et des grandes écoles,
- de nombreuses salles ou lieux, tels le Zenith, les hôtels Palladia, Pullman, Mercure…

A cette offre s'ajoutent de nombreux lieux de réception, situés dans des lieux emblématiques, tels que l'Aéro Pole Event, la Cité de l'Espace, la Médiathèque, le stade Ernest Wallon, la fondation Bemberg, ou les croisières sur le Canal du Midi ou la Garonne…

La filière du tourisme d'affaire se structure (lieux de congrès, d'exposition, prestataires techniques, traiteurs, hôtels, loisirs - culture…), en devenant plus soucieuse de son impact environnemental, (utilisation des modes doux, mise en valeur de la proximité et des espaces urbains centraux…), et en recherchant une diversification des lieux, plus insolites, plus culturels ou patrimoniaux.

Des projets engagés vont renforcer cette activité et engager la ville dans de nouveaux enjeux de visibilité internationale, en lien avec l'orientation de la Ville de la Connaissance :

- le Centre de Congrès sera bientôt déplacé afin d'être porté aux standards internationaux,
- le pôle d'enseignement et de recherche de Toulouse, autour du PRES, est également mis en visibilité, une Cité des Chercheurs est en cours de création.

Depuis juillet 2009, une SEM tourisme d'affaire (2) a été constituée entre la Ville de Toulouse, la Communauté Urbaine et la CCI. Elle associe également plus de 100 acteurs privés. Ses missions sont de promouvoir la destination « Toulouse » et de mettre en place des programmes de valorisation de la destination.

Atouts / Opportunité	Contraintes / Faiblesses
• Bonne accessibilité routières. • Ville attractive « Tourisme urbain ». • Tourisme d'affaire très développé.	• Déficit d'image en tant que destination de loisir.
Besoins répertoriés / Enjeux	
• L'offre touristique doit être d'avantage développé et mise en visibilité. • Développement d'équipements à enjeux international.	



Centre de congrès Pierre Baudis

« Le secteur des congrès, des conventions, des colloques et des salons s'inscrit dans la valorisation de la culture scientifique et technique, spécifique à Toulouse. »



Parc des expositions

« Les structures d'accueil sont nombreuses. »

D/ Tourisme

En matière de tourisme, l'agglomération toulousaine dispose d'une forte attractivité, position confortée récemment par la signature d'un contrat de « Grand Site » avec le Conseil Régional de Midi-Pyrénées.

Cependant, pour renforcer cette attractivité, plusieurs enjeux sont identifiés et concernent :

- l'élargissement de l'offre touristique, surtout portée actuellement par le tourisme d'affaire, vers le tourisme urbain d'agrément dans ses différentes dimensions (patrimoine, culture, loisirs…),
- une politique de grands équipements à fort rayonnement (expositions et congrès, culture scientifique et technique,…) et d'événements emblématiques (culture, loisirs, sport…)
- une politique spécifique en matière hôtelière, en vue d'éviter la banalisation de l'offre (chaîne), de préserver le parc de centre-ville et d'assurer la cohérence des localisations de l'offre avec les politiques d'urbanisme et de déplacement (transports en commun).

Sources :

- La recherche en Midi-Pyrénées - Une dynamique d'envergure internationale – 2011 - Conseil régional, Délégation régionale à la Recherche et à la Technologie, Insee Midi-Pyrénées
- http://www.sotoulouse.com
- *Schéma Directeur de développement hôtelier et para hôtelier – Cabinet Deloitte Février 2010.*
- *Chiffres Insee – Direction du Tourisme au 1/1/2011*
- *« Mémento du tourisme 2010 » Direction générale de la compétitivité de l'industrie et des services*
- *- « 2009 – l'industrie touristique » Office du tourisme de Toulouse*

1/ Le territoire toulousain à plusieurs échelles ?

1.3/ La métropole au regard de son positionnement national et international

A/ Une dynamique démographique exceptionnelle pour une ville-centre

Dans les années 80, la croissance de la ville de Toulouse n'était due qu'à un solde naturel excédentaire, les départs de nouveaux habitants étant alors plus nombreux que les arrivées. Entre 1990 et 1999, un renversement de tendance s'amorce vis à vis des variations du nombre d'habitants depuis 1968. Elle s'appuie sur deux facteurs : d'une part, l'excédent naturel qui explique la plus grande part de l'augmentation de population de la ville. D'autre part, le solde des flux migratoires devenu positif avec moins de 10 000 habitants.

Aujourd'hui, alors que la variation due au solde naturel s'est stabilisée (+0,7%), celle due au solde migratoire (+0,8%) constitue désormais le principal moteur de la croissance démographique toulousaine. C'est ainsi que la ville a, entre 1999 et 2007, gagné 49 152 habitants et augmenté sa densité moyenne de 3299 à 3714 habitants par km².

Une augmentation de la population dans la plupart des quartiers

Toulouse demeure la 4ème ville de France derrière Paris, Marseille et Lyon et pourrait bientôt se hisser à la 3ème place. En effet, en 2007, Lyon compte encore 30 000 habitants de plus que Toulouse, alors qu'en 1999, elle en comptait 50 000 de plus. Néanmoins, la croissance lyonnaise, due au seul solde naturel excédentaire de +0,8% et une densité moyenne de près de 9 900 habitants par km², laisse présager un poids démographique de Toulouse supérieur dans les années à venir.

	Population 2007	Variation 1999-2007	*Due au solde naturel*	*Due au solde migratoire*
Toulouse	439453	1,5	*0,7*	*0,8*
Bordeaux	235178	1,1	*0,5*	*0,6*
Marseille	852396	0,8	*0,5*	*0,4*
Lyon	472331	0,7	*0,8*	*0*
Paris	2193031	0,4	*0,8*	*-0,4*

Source : Insee, RP 1990, 1999 et 2007

« Toulouse se place au 1er rang des grandes villes françaises en termes d'accroissement démographique de la ville-centre et de l'agglomération. »

Avec une croissance de 1,9% par an, la croissance démographique de l'aire urbaine, elle aussi, s'accélère. En accueillant, chaque année, 20 000 habitants supplémentaires, elle enregistre la plus forte croissance démographique et compte désormais plus d'un million d'habitants. Toulouse conserve ainsi son rang de 5ème aire urbaine française derrière Paris, Lyon, Marseille-Aix-en-Provence et Lille et s'étend au-delà du département de la Haute-Garonne.

15ème de part sa population, la Haute-Garonne compte parmi les départements les plus déséquilibrés de France : l'aire urbaine concentrant 90% de la population sur 57 % du territoire.

A l'échelle régionale, le dynamisme démographique modifie les caractéristiques du territoire. Des couloirs d'urbanisation se dessinent entre Toulouse et les principales villes moyennes de Midi-Pyrénées. Seule la ville moyenne de Rodez reste isolée, du fait d'un accès à la métropole régionale plus contraint. C'est, en effet, le long des axes routiers les plus importants que la croissance est la plus forte, en particulier en direction de Montauban au nord et, au-delà vers Cahors et, plus encore, vers le Sud en direction de Pamiers.

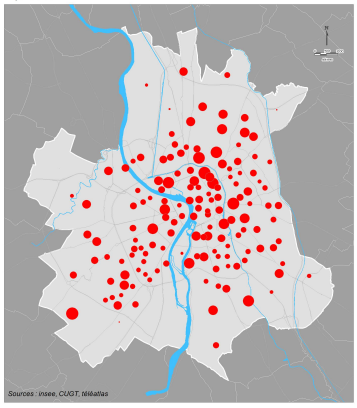
A elle seule, la ville-centre accueille plus du tiers de l'excédent de l'aire urbaine. A l'échelle de

Une faible densité de population en faveur d'une forte croissance démographique…

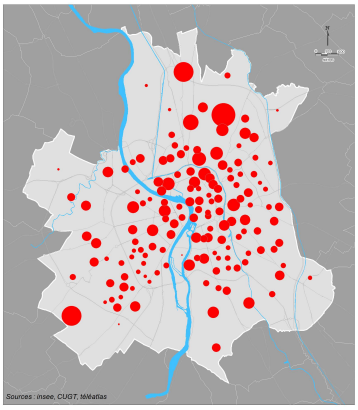
	Densité 2007 (hab/km²)
Toulouse	3714
Bordeaux	4764
Marseille	3542
Lyon	9867
Paris	20807

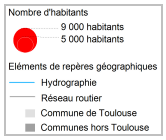
Source : Insee, RP 2007

Population 1999



Population 2007





l'agglomération, la banlieue ralentit fortement sa croissance depuis les années 60-70 représentant 1,6% par an contre près de 4% à la fin des années 70. Certaines villes – Muret, Colomiers et Tournefeuille – s'accroissent au même rythme que la ville-centre. La population croît dans une majorité de communes mais se stabilise dans certaines telles que Ramonville, Saint-Orens ou L'Union, à caractère fortement résidentiel.

Pour Toulouse, la progression du nombre d'habitants, entre 1999 et 2007, se répartit dans la plupart des quartiers que compte la ville.

La plus forte croissance de la population s'observe dans les quartiers Nord de la ville – Lalande et Borderouge en particulier – ainsi qu'au sud-ouest, entre Guilhermy et Saint-Simon. Ce sont des quartiers qui ont vu leur population augmenter de plus de 100%. Les anciens faubourgs redynamisés et les importantes opérations publiques sont donc les principaux vecteurs de la croissance démographique de la ville, tandis que des quartiers tels que ceux du Grand Projet de Ville ou Matabiau, avec le projet de pôle multimodal, en pleine reconversion, enregistrent un déficit de population qui devrait se résorber, dès la mise en œuvre des projets.

A l'échelle de la ville, on observe une variation de la population très inégale. Celle-ci se concentre, en effet, sur le secteur Nord avec 22% d'augmentation de la population, une forte variation que connaissent, par ailleurs, les territoires densifiés autour des gares desservies par la ligne C, à l'ouest toulousain.

Le long de certains axes structurants, une forte croissance est tout aussi remarquable. C'est le cas, en particulier, avenue de Lombez et route de Launaguet où d'importants programmes ont été réalisés sur de vastes unités foncières jusqu'alors peu voire pas urbanisées.

Le secteur Sud-Est enregistre, lui, le plus faible taux de variation de la ville avec seulement 2% de croissance qu'expliquent les importantes réserves foncières que représentent des secteurs en attente de l'urbanisation tels que Montaudran et Malepère.

Une saine pyramide des âges en faveur des plus jeunes

En France, les 30-44 ans et 45-59 représentent chacun un peu plus de 20% de la population, sans réelle démarcation avec les deux tranches d'âge précédentes des 0-14 et 15-29 ans. Seuls les 45-59 ans voient leur nombre augmenter de manière significative.

A Toulouse, le dynamisme est fondamentalement différent. Seule la tranche d'âge des 30-44 ans connaît les mêmes tendances qu'à l'échelon national. Les 15-29 ans sont sur-représentés et constituent, à eux seuls, près du tiers de la population comme c'est le cas à Bordeaux (31%) et dans une moindre mesure à Lyon (28%) contre un ¼ à Paris et un 1/5ème à Marseille.

Toulouse est une ville attrayante pour les jeunes. Plus de la moitié de la population a entre 15 et 44 ans contre moins de 40 % en France. Cette tendance s'observe de manière générale dans la majorité des villes-centres où la proximité des équipements, des commerces et de l'emploi ainsi qu'une bonne desserte du territoire par les modes de déplacements alternatifs à la voiture jouent pour beaucoup [en particulier, chez les 15-29 ans qui représentent 5% de plus sur la ville-centre qu'à l'échelle de Toulouse métropole (28%)]. Les communes périphériques attirent davantage les couples avec enfants.

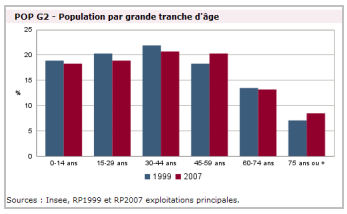
On observe ainsi un phénomène de « repolarisation » sur la ville-centre extrêmement marqué chez les 18-24 ans qui concentrent la majeure partie de la population estudiantine et des plus jeunes actifs.

Alors qu'entre 1990 et 1999, toutes les tranches d'âge enregistraient une progression, excepté celle des 60-74 ans qui était en recul, la part des 0-14 et 30-44 ans décroît aujourd'hui également, en faveur de la périphérie. Les 45-59 ans conservent la plus forte augmentation depuis 1999 alors que cette catégorie de population était en déclin depuis 1975, mais dans de bien moindres proportions qu'à l'échelle nationale.

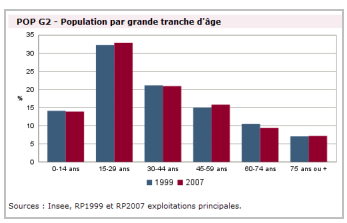
Concernant les populations en âge de travailler (25-64 ans), ce sont les secteurs périphériques du centre-ville qui en concentrent le plus, côtoyant, à l'échelle de la communauté urbaine, les grands pôles économiques : à Toulouse mais aussi à Blagnac, Colomiers, Tournefeuille et/ou à proximité des grandes pénétrantes que sont les N20, D632, N124 et D112.

Population par tranches d'âge

en France



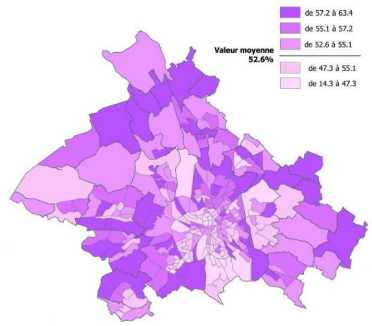
à Toulouse



Source : INSEE, RP 1999 et 2007

Parallèlement à la dynamique des jeunes, le nombre de personnes de 75 ans augmente toujours, représentant 7 % de la population toulousaine, à l'échelle de la ville comme de la communauté urbaine, indiquant un rééquilibrage à l'échelle de l'intercommunalité. On compte, à partir de 75 ans, près de 2 fois plus de femmes que d'hommes, montrant bien la tendance nationale d'espérance de vie supérieure chez la femme. Géographiquement, ce sont les quartiers Rive Gauche et Est de Toulouse qui enregistrent la plus forte progression de cette tranche d'âge, non sans lien avec le maintien à domicile des personnes âgées habitant majoritairement dans les tissus pavillonnaires, importants dans ces secteurs.

Carte sur-représentation des effectifs de population des 25-64 ans à l'échelle de la CUGT



L'importance des personnes vivant seules

En France, la taille des ménages ne cesse de décroître et est particulièrement faible à Toulouse comme dans la majorité des grandes villes. Parmi elles, Marseille fait figure d'exception avec plus de 2 personnes par résidence principale, avoisinant la proportion nationale.

C'est à l'échelle de la communauté urbaine que la dynamique toulousaine s'inscrit dans la tendance nationale marquant véritablement l'attraction de la périphérie pour les familles et des rythmes démographiques différents entre la ville-centre et la périphérie.

Ce phénomène de solitude est essentiellement métropolitain car si la moyenne des ménages d'une seule personne est de 33 % en France, elle avoisine 50 % dans les grandes villes.

Part des personnes vivant seules (en %)

	France	Aire urbaine de Toulouse	Unité urbaine de Toulouse	Toulouse métropole	Toulouse	Paris	Lyon	Marseille	Bordeaux
en 2007	33.3	36.5	40.4	44.4	51.3	51.4	48.4	38.9	54.3
en 1999	31	34.8	38.3	42.7	50.5	52.4	46.9	38	52.5

« A l'échelle de Toulouse, on observe un nombre et une part des personnes vivant seules supérieurs à 40 % dans la majorité des quartiers. »

Hormis à Paris, et, comme c'est le cas à l'échelle nationale, la majorité des grandes villes-centre compte une plus forte part de personnes vivant seules qu'en 1999. A Toulouse, elles représentent plus de la moitié des ménages dont près 28% de femmes et plus du 1/3 de la population.

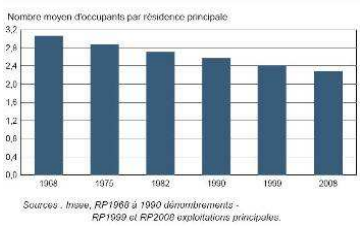
Le phénomène est particulièrement marqué chez les plus de 80 ans d'abord, avec plus de 50% de cette population, majoritairement féminine. Le développement des services de proximité et l'amélioration des soins permettent un meilleur maintien de ces personnes à domicile.

Chez les 20-24 ans, aussi, les personnes vivant seules sont les plus nombreuses (40% contre 20% vivant en couple). La part des personnes seules entre 20 et 24 ans a néanmoins diminué entre 1999-2007, témoignant d'une plus forte cohabitation chez les jeunes, voire de leur maintien ou retour dans la cellule familiale. Pour toutes les autres tranches d'âge, la part des ménages d'une personne est en augmentation, chez les 55-64 ans surtout, témoignant d'une forte décohabitation, très remarquée en Midi-Pyrénées.

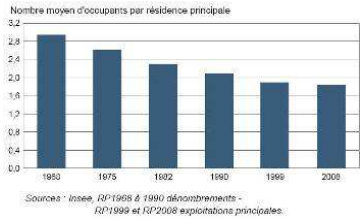
A l'échelle de Toulouse, on observe un nombre et une part de personnes vivant seules supérieurs à 40% dans la majorité des quartiers. C'est particulièrement vrai dans le centre-ville et sa périphérie directe où la faible proportion de zones d'habitat pavillonnaire et/ou la forte proportion de programmes immobiliers récents sont plus favorables à l'accueil de familles doublé d'une majorité de jeunes ; les personnes âgées, elles, occupant davantage les faubourgs.

Evolution de la taille des ménages

en France



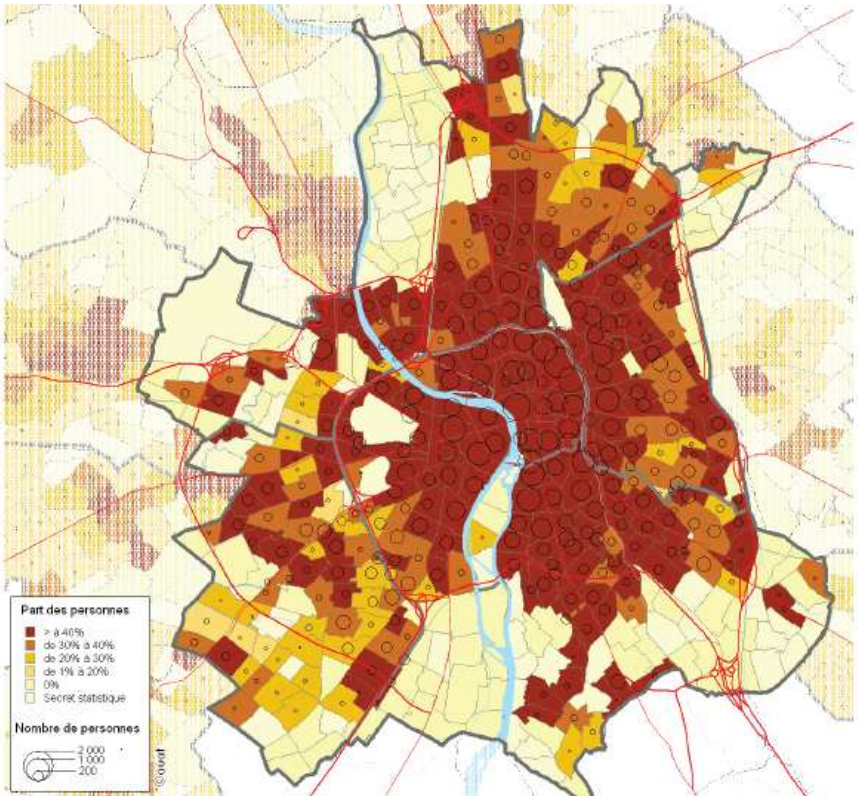
à Toulouse



Source : INSEE, RP 1999 et 2007

« En 2030, on estime que les personnes vivant seules seront aussi nombreuses que celles vivant en couple et que l'augmentation des ménages âgés serait deux fois plus importante que celle de l'ensemble des ménages »

Part des personnes seules en 2007



Source : FILICOM 2007, MEEDAT d'après DGI

En 2030, on estime que les personnes vivant seules seront aussi nombreuses que celles vivant en couple et que l'augmentation des ménages âgés serait deux fois plus importante que celle de l'ensemble des ménages. La vie de couple serait, en effet, prolongée par la hausse de l'espérance de vie et par la réduction de l'écart observé entre les hommes et les femmes.

L'augmentation de la population et sa dynamique territoriale au sein de la ville, les caractéristiques de la population, des modes de vie et leur évolution sont autant d'éléments à prendre en considération pour engager, sur Toulouse, à l'échelle de la ville et de Toulouse métropole, une offre en matière de logements mais aussi d'équipements la plus adaptée.

L'enjeu est de ne plus seulement répondre aux besoins de la population existante mais de véritablement les anticiper, en inscrivant la croissance démographique dans un urbanisme de projets dans un souci d'aménagement global du territoire, dans son ensemble et dans chacune de ses entités.

Sources :

- *Insee, résultats du recensement général de la population 2007 et depuis 1962*
- *Toulouse en chiffres, éditions 1997 à 2011, GT*
- *Insee – 6 pages – Midid-Pyrénées 2030 : des ménages plus nombreux, plus petits, plus âgés, octobre 2008*
- *Communauté Urbaine Toulouse métropole, Observatoire Urbain*

1/ Le territoire toulousain à plusieurs échelles ?

1.3/ La métropole au regard de son positionnement national et international

B/ Projection de population

L'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE) a récemment produit un exercice de projection de population à l'échelle de l'aire urbaine toulousaine à l'horizon 2042, à partir des évolutions observées entre 1999 et 2007. L'INSEE ne fournit aucun scénario à des échelles territoriales plus fines.

Néanmoins, au sein de la Communauté Urbaine Toulouse métropole, l'Observatoire Central Urbain a réalisé une projection démographique permettant d'avoir, pour la période 2012-2042, une fourchette de valeurs permettant d'asseoir les documents de planification sur des ordres de grandeur de population toulousaine à venir.

Une méthodologie simple

L'INSEE dispose actuellement des valeurs officielles de population pour Toulouse aux dates suivantes : 1999, 2006, 2007, 2008 et 2009.

Les valeurs faisant référence au même titre que celles du recensement 1999 sont uniquement celles de 2006. Il faudra attendre celles de 2011 (disponibles en 2014) pour obtenir des données confirmées, non issues de résultats partiels. Néanmoins, même si l'INSEE ne cautionne aucun calcul fondé sur les progressions observables sur les années intermédiaires 2007,2008, 2009, l'Institut ne s'interdit pas l'usage des scores observés depuis 2006 (l'exercice sur les aires urbaines étant fondé d'ailleurs sur les valeurs de population du millésime 2007).

Si l'on prend simplement en compte la progression de population observée depuis 1999 aux différentes dates indiquées et qu'on la ramène à un volume annuel moyen, il apparaît très nettement que le gain annuel moyen en début de période (1999/2006) est nettement supérieur à celui observable sur 1999/2009 et en diminution constante.

Effectif population (hab.)		**Progression période (hab.)**		**Gain annuel moyen (h/an)**
1999 pop	390 301			
pop 06	437315	delta 99/ 06	47414	6773 par an
pop 07	439453	delta 99/ 07	49152	6144 par an
pop 08	439553	delta 99/ 08	49252	5472 par an
pop 09	440204	delta 99/ 09	49903	4990 par an

Ainsi, on passe d'un gain de 6773 habitant/an à 4990/an.

L'Observatoire Central Urbain Toulouse métropole propose l'usage de ces deux gains annuels moyens comme les deux bornes d'une fourchette d'hypothèses haute et basse, tout en gardant à l'esprit que, vu la tendance à la réduction du gain annuel, l'ensemble de la prévision affichée sera plutôt haut, surestimé (même avec l'hypothèse basse)

Que peut on observer ?

Voici les deux séries résultantes :

	Hypothèse haute	hypothèse basse
2006	**437315**	
2007	444088	
2008	450861	
2009	457634	**440204**
2010	464407	445194
2011	471180	450184
2012	477953	455174
2013	484726	460164
2014	491499	465154
2015	498272	470144
2016	**505045**	475134
2017	511818	480124
2018	518591	485114
2019	525364	490104
2020	532137	495094
2021	538910	**500084**
2022	545683	505074
2023	552456	510064
2024	559229	515054
2025	566002	520044
2026	572775	525034
2027	579548	530024
2028	586321	535014
2029	593094	540004
2030	599867	544994
2031	606640	549984
2032	613413	554974
2033	620186	559964
2034	626959	564954
2035	633732	569944
2036	640505	574934
2037	647278	579924
2038	654051	584914
2039	660824	589904
2040	667597	594894
2041	674370	599884
2042	681143	604874

« le cap des 500 000 habitants sera franchi entre 2015 et 2021 »

« En 2042, Toulouse comptera entre 600 000 et 700 000 habitants »

Dans un cas, le cap des 500 000 habitants serait franchi entre 2015 et 2016 ; dans l'autre cas, en 2021, Toulouse aurait une population comprise, en fin de période, entre environ 600 000 et un peu moins de 700 000 habitants.

Pour mémoire, la comparaison avec les progressions présentées par l'INSEE au titre de l'ensemble de l'Aire Urbaine montre que l'hypothèse basse pour la ville de Toulouse est celle dont le comportement moyen attribué par l'INSEE à l'Aire Urbaine de Toulouse est le plus proche.

Périmètre	population 2007	population 2042	Evolution 07/42
aire urbaine	1 187 686	1 659 941	39,8%
Toulouse hyp haute		681 143	55%
Toulouse hyp basse		604 874	37,8%

Sources :

- *Insee, résultats du recensement général de la population 1999, et de 2006 à 2009*
- *Toulouse en chiffres, éditions 1997 à 2011, GT*

1/ Le territoire toulousain à plusieurs échelles ?

1.3/ La métropole au regard de son positionnement national et international

C/ Des pôles d'excellence

Toulouse dispose d'une position nationale, européenne et internationale grâce aux compétences de ses industries dans le domaine aéronautique, spatial et dans les systèmes embarqués. Ces industries à hautes technicités ont profité à d'autres secteurs qui ont su se développer tels que les TIC. En impulsant la reconversion du site d'AZF, les pouvoirs publics ont pour leur part fortement appuyé le développement de la filière santé. Ces succès s'inscrivent dans des exigences de compétitivité et de changements de conjoncture qui influent fortement sur l'évolution de la ville.

Le premier pôle aéronautique et spatial européen

L'économie toulousaine se caractérise par une forte spécialisation dans des secteurs particulièrement dépendants des marchés mondiaux et du contexte politique international. En période de croissance, elle réagit par des évolutions généralement plus rapides que la moyenne, mais les retournements de conjoncture ont aussi un impact plus brutal.

Néanmoins, face à la crise mondiale de 2008/2009, la métropole toulousaine a su résister comme le prouve le dynamisme de la filière aéronautique et des emplois liés à la recherche et à l'ingénierie mais aussi le bilan positif en 2010 du marché de l'immobilier d'entreprises.

Les pôles d'excellence, associant structures de production et de recherche, grands groupes et sous-traitants, se localisent aujourd'hui autour de trois sites majeurs, sur un arc de croissance nord-ouest/sud-est. Ces activités phares de l'économie toulousaine ont alimenté les savoir-faire locaux et ont participé à la constitution de véritables systèmes de compétences.

La région est l'un des berceaux de l'aéronautique européenne grâce à ses grands industriels Clément Ader, Emile Dewoitine, Pierre-Georges Latécoère, Louis Bréguet mais aussi aux pionniers de l'Aéropostale comme Antoine de Saint-Exupéry et Jean Mermoz. Véritable moteur de l'économie locale aujourd'hui, l'industrie aéronautique contribue au rayonnement de la métropole et de la région en Europe et dans le monde. Airbus, emblème de ce pôle d'excellence toulousain depuis plus de 50 ans, est le principal avionneur mondial en termes de livraisons d'avions et de commandes reçues, au coude à coude avec Boeing. Installé dans la métropole toulousaine, le siége mondial d'Airbus et ses sites d'assemblage et d'études des Airbus A320, A330, A340 et A380 emploient directement 16 300 personnes. En 2010, Airbus a annoncé un nouveau record de livraisons avec 510 appareils et la vente nette de 574 avions, soit 50% de part de marché. Le lancement de l'A320 NEO a immédiatement trouvé 1000 commandes en 6 mois et pérennise les plans de charges de l'avion vedette sur les lignes d'assemblage de Toulouse et de Hambourg.

En lien avec ces performances, la métropole compte un maillage serré de sous-traitants, fournisseurs, équipementiers et autres prestataires de services qui forment un tissu industriel de haut niveau de compétences, couvrant des champs d'activités très variés (mécanique, informatique, électronique, …).

Le pôle aéronautique a en outre favorisé un temps, le développement des compagnies aériennes (redéploiement des services centraux d'Air France) ou encore des activités liées à la sécurité des aéroports ou au contrôle du trafic (décentralisation du STNA).

A l'échelle de la région, le secteur aéronautique regroupe les constructeurs, les équipementiers et les systémiers (Aérolia, Daher-Socata, Groupe Safran, Latecoère, Ratier Figeac, Liebherr Aerospace, Rockwell Collins France, Thales Aerospace…) et plus de 530 établissements de sous-traitance, soit 60 700 salariés en tout. Tous les métiers de la filière sont présents en Midi-Pyrénées : de la conception (bureaux d'études), à la construction, la maintenance, en passant par l'aménagement intérieur, mais également le management du trafic aérien et maintenant le démantèlement des avions en fin de vie.

Véritable vitrine du savoir-faire aéronautique européen, la zone d'activité Aéroconstellation



Hall de montage Airbus

« Les pôles d'excellence ont alimenté les savoir-faire locaux et ont participé à la constitution de véritables systèmes de compétences. »



A 380


ISAE. Source :www.isae.fr

regroupe depuis 2004 des activités liées à la filière aéronautique sur plus de 210 hectares au voisinage immédiat de l'aéroport de Blagnac. Les ateliers de maintenance d'Air France Industries et la chaîne d'assemblage de l'A380 d'Airbus (les bâtiments industriels les plus grands d'Europe) sont les installations majeures de cette zone.

L'industrie aéronautique s'est totalement associée à la recherche avec la constitution de nombreux laboratoires communs (RIS : Réseau d'Ingénierie de la Sûreté de Fonctionnement, TéSA : Télécommunications Spatiales et Aéronautiques, RTRA STAE: Réseau Thématique de Recherche Avancé dont émane la fondation Sciences et Technologies pour l'Aéronautique et l'Espace). A l'échelle régionale, la recherche aéronautique représente 45% des dépenses de la recherche et développement régional.

« L'industrie aéronautique s'est totalement associée à la recherche avec la constitution de nombreux laboratoires communs. »

La présence de l'ISAE (Institut Supérieur de l'Aéronautique et de l'Espace) et de l'ENAC (Ecole Nationale de l'Aviation Civile) vient compléter l'image de marque du pôle aéronautique. Regroupant 2 900 étudiants à elles deux, ces deux grandes écoles d'ingénieurs forment 75% des ingénieurs du Groupe des Ecoles Aéronautiques et Spatiales de France. Le projet Plaine Campus viendra renforcer la lisibilité internationale de ces deux écoles en les regroupant sur un même site.

L'essor de l'industrie aéronautique est allé de pair avec l'industrie spatiale. Deuxième pôle d'excellence de l'agglomération toulousaine, le secteur spatial s'est développé à partir de 1968 grâce à l'installation du CNES (Centre National d'Etudes Spatiales) et de ses différentes filiales (Spot Images, Intespace…) au cours des années 80. Le développement de la production de satellites a été accompagné par l'implantation de l'ONERA au début des années 60 et des deux maîtres d'oeuvre européens de systèmes spatiaux : Thales Alenia Space (2400 salariés) et EADS Astrium (2287 salariés). Toulouse a ainsi bénéficié de la réalisation de programme phare tel que le programme européen de la fusée Ariane en 1973 qui fut confié entre autre au CNES et à la Société nationale industrielle aérospatiale (SNIAS) aujourd'hui EADS Astrium.



CNES. Source: www.cnes.fr

Autour de ce noyau fort, un tissu industriel et de services s'est développé en liaison avec les grandes écoles d'ingénieur (ISAE, ENM…) et les laboratoires de recherche (CERFACS, CESBIO, CESR, CNRM, MEDES…).

En Midi-Pyrénées, l'industrie spatiale représente 360 établissements et 15 000 salariés, soit la moitié des effectifs spatiaux de France et le quart des effectifs spatiaux européens. Les entreprises de ce secteur se caractérisent par leur dépendance vis à vis des grands donneurs d'ordres, cependant on observe que les établissements liés à l'aéronautique sont plus dépendants que ceux qui interviennent dans le spatial (respectivement 1/3 du chiffre d'affaires contre 6%).

« L'essor de l'industrie aéronautique est allé de pair avec l'industrie spatiale. »

Les domaines de compétences de l'industrie spatiale sont vastes et couvrent les télécommunications, les téléservices (e-administration, e-tourisme, e-commerce), la télémédecine, les systèmes de localisation et de navigation (Galileo), l'observation de la terre et la météorologie, l'étude et l'exploration de l'univers, ainsi que les communications pour la sécurité et la protection du territoire. Les télécommunications ont constitué historiquement la première application commerciale de l'espace et se tournent aujourd'hui vers la diffusion de la radio numérique, la télévision haute définition et bientôt la télévision mobile.

Le développement des applications liées au géopositionnement par satellites est également une des nouvelles orientations de l'industrie spatiale avec le projet « Centre d'Excellence – GNSS ». Ce projet labellisé « projet structurant » par le pôle mondial de compétitivité Aerospace Valley a pour objectifs d'appuyer le développement de ce marché et faciliter les activités amont de développement d'applications et des technologies associées. L'installation à Toulouse de la plate-forme technique nationale « Guide-technologies et applications GNSS » confirme ce dynamisme.


EADS Astrium. Source:www.astrium.eads.net

Récemment, les deux leaders mondiaux de la conception et de la fabrication de satellites et de systèmes spatiaux ont renforcés leurs activités à Toulouse. Thales Alenia Space assure dorénavant l'ingénierie des 81 satellites de la nouvelle constellation de communications mobiles de l'opérateur américain IRIDIUM et EADS Astrium ouvre son nouveau centre d'intégration pour l'instrumentation optique.

La métropole toulousaine leader européen des systèmes embarqués

Grâce au secteur spatial et aéronautique, les systèmes embarqués se sont développés pour s'étendre aujourd'hui à l'automobile, au ferroviaire, à la défense et plus largement à la santé, l'énergie ou l'environnement. Les systèmes embarqués sont des systèmes électroniques et informatiques, construits pour effectuer des tâches fonctionnelles précises, réunissant toute ou partie des caractéristiques suivantes : contrôle et commande d'un autre organe, interface homme/machine, et intégration ou connection à d'autres dispositifs.

Spécialisée dans les systèmes critiques et sûreté de fonctionnement, les logiciels libres, l'ingénierie système et logicielle, la certification, cette filière emploie dans son ensemble (études, essais, production) 15000 personnes.

Dans sa compétition avec Boeing, Airbus a généralisé les systèmes embarqués sur sa gamme conçus à Toulouse. L'entreprise utilise également les méthodes de vérification formelles des logiciels de commandes de vol électriques pour assurer la sûreté des appareils.

« La présence de grands donneurs d'ordre dans l'agglomération toulousaine a ainsi permis de développer tout un réseau d'équipementiers reconnu et spécialisé notamment dans l'électronique automobile. »

La présence de grands donneurs d'ordre dans l'agglomération toulousaine a ainsi permis de développer tout un réseau d'équipementiers reconnu et spécialisé notamment dans l'électronique automobile. Actia, groupe leader dans le diagnostic et la production de systèmes embarqués pour l'automobile et les télécommunications, est le 1er industriel en Europe à avoir obtenu la certification NADCAP *(Programme d'accréditation pour les entreprises de l'aéronautique et du spatial)* dans le domaine de l'assemblage électronique. Continental Automotive France (2000 salariés), Assystem (1100 salariés), Bosch, Labinal , Valéo… représentent également des entreprises de poids dans l'électronique automobile.



Ecole Nationale Supérieure d'Electrotechnique, d'Electronique, d'informatique, d'hydraulique et des Télécommunications. Source : www.enseeiht.fr

Preuve du dynamisme et de l'excellence de cette filière, Toulouse a accueilli en mai 2010 le congrès international Embedded Real Time Software (ERTS) consacré aux systèmes embarqués et aux logiciels dans les transports.

La recherche et la formation en électronique est également très présente à Toulouse, avec L'INP-ENSEEIHT (Ecole Nationale Supérieure d'Electrotechnique, d'Electronique, d'informatique, d'hydraulique et des Télécommunications) s'appuyant sur ses quatre laboratoires de recherche (IRIT, IMFT, LAAS et LAPLACE) qui regroupent 400 chercheurs reconnus au niveau international.

ADREAM (Architectures Dynamiques Reconfigurables pour systèmes Embarqués Autonomes Mobiles) est un des projets scientifiques majeurs de ce domaine d'excellence. Mené conjointement par le LAAS (Laboratoire d'Analyse et d'Architecture des Systèmes) et le CNRS (Centre National de la Recherche Scientifique), le projet se concrétisera en 2012 par la construction d'un bâtiment permettant l'étude et la recherche sur les systèmes photovoltaïques.

« La recherche et la formation en électronique est également très présente à Toulouse. »

Dans le cadre des travaux du réseau d'excellence européen ReSIST reconnu mondialement par les acteurs de la safety et security et coordonné par le LAAS-CNRS, la métropole toulousaine innove également avec la création du concept de résilience informatique (capacité d'un système à continuer de fonctionner en cas de panne).

Des pôles d'excellence secondaires en plein essor

Le développement de l'aéronautique et du spatial a également constitué un levier déterminant pour la croissance des activités numériques nées de la convergence entre l'électronique, l'informatique et les télécommunications. Aujourd'hui, les activités numériques prennent appui sur les grands systémiers de l'aéronautique et de l'espace (Airbus, EADS Atrium, Thales Alenia Space…) mais aussi sur ceux de l'automobile (Continental) et du ferroviaire (Alstom). En permettant la manipulation de l'information grâce à l'élaboration de programmes et de réseaux nécessaires pour la convertir, la stocker, la gérer, la transmettre et la retrouver, les activités numériques intéressent les communications par satellites, la radiodiffusion numérique, l'enseignement, le télétravail, la médecine, et représentent 10 000 emplois à Toulouse.



Le LAAS CNRS. Source : www.laas.fr

« La filière locale des activités numériques est principalement composée par les entreprises de l'informatique industrielle. »

La filière locale des activités numériques est principalement composée par les entreprises de l'informatique industrielle (IBM, Altran, Cap Gemini, Steria, AKKA, Assystem) mais aussi par celles apportant leurs compétences en matière de cryptage, de stockage et de gestion des informations. Toulouse accueille également la société INTEL qui développe son laboratoire européen dédié aux smartphones et tablettes.

Face à la nécessité de fédérer les entreprises de ce secteur, le Cluster DigitalPlace a été crée. Ce cluster permettra aux entreprises d'investir ensemble de nouveaux marchés, d'assurer leur visibilité à l'international et de structurer la filière à l'échelle régionale.

Les activités numériques sont intrinsèquement liées aux systèmes électroniques embarqués en terme de recherche, comme le démontre le laboratoire commun AutoDiag réunissant deux laboratoires toulousains, le LAAS-CNRS et l'IRIT (Institut de Recherche en Informatique de Toulouse), aux cotés de la société Actia autour des problématiques scientifiques liées aux différents aspects du diagnostic dans le domaine automobile. La recherche dans le domaine des TIC s'appuie également sur le LESIA (Laboratoire de Recherche des Systèmes Informatiques et Automatiques) et le LEEI (Laboratoire d'Electrotechnique et d'Electronique Industrielle).



L'Oncopôle

Le tissu économique toulousain se caractérise par ces inter-relations entre branches, appuyées sur une étroite association entre recherche et applications industrielles. Ces synergies sont également présentes dans des secteurs d'activités moins en prise avec l'aérospatial, comme la santé ou l'agroalimentaire. Ces deux secteurs porteurs représentent un grand enjeu de diversification et de développement de la métropole toulousaine.

« Le tissu économique toulousain se caractérise par ces inter-relations entre branches, appuyées sur une étroite association entre recherche et applications industrielles. »

Placé parmi les premiers centres français en oncologie-cancérologie, neurosciences, et génie biologique et médical, le pôle santé et pharmaceutique représente 13 600 emplois. Il est représenté par de grands groupes (Mérial, Pierre Fabre, Sanofi-Avantis…) côtoyant des structures légères à fort potentiel de développement.

Figure de proue de cette excellence : l'Oncopôle – grand projet de santé publique pour lutter contre le cancer. Installé sur le site de Langlade, ce grand projet marque la rénovation du sud toulousain sinistré par l'explosion de l'usine AZF en 2001. L'ancien pôle de chimie lourde a ainsi muté pour réunir depuis 2009 deux grands centres de recherche et de développement (Pierre Fabre et Sanofi-Avantis) et le Centre Pierre Potier regroupant une pépinière d'entreprises dédiées aux biotechnologies et l'Institut des Technologies Avancées des sciences du Vivant (ITAV). L'Oncopôle renforcera prochainement ses forces vives avec l'ouverture de l'Institut Universitaire du Cancer.

La dynamique économique de ce secteur repose également sur des structures fédératives d'envergure régionale (cluster Biomedical Alliance, Génopole), un fort potentiel de recherche (INSERM, CNRS, INP, Institut Claudius Regaud, Fondation InNaBioSanté, RRITC…) et des formations de qualité (ENSIACET, École doctorale «Biologie-Santé-Biotechnologies», ENVT, INSA, masters universitaires spécialisés…).



Institut Claudius Regaud. Source :www.claudiusregaud.fr

« Toulouse s'est fortement positionnée sur le créneau de la toxicologie, de la sécurité et de la qualité alimentaire. »

Au centre d'une région agricole, connue pour la qualité de ses produits, Toulouse s'est fortement positionnée sur le créneau de la toxicologie, de la sécurité et de la qualité alimentaire. La métropole accueille également des grands groupes agroalimentaires tel que 3A (2000 salariés).

La Communauté Urbaine Toulouse métropole souhaite appuyer cette filière en développant un nouveau pôle dédié à l'industrie agroalimentaire sur le site de Fondeyre autour du Marché d'Intérêt National en lien avec la plate-forme Nutrition-Santé de Purpan et les structures fédératives régionales existantes (pôle de compétitivité AgriMip Innovation, Irqualim, Agrobiopôle , Sisqua…).

Le secteur des « Green-Tech » fera également l'objet prochainement d'un projet de développement sur la métropole toulousaine en lien avec la création du démonstrateur TWB (Toulouse White Biotech) et le pôle de compétitivité « Eau » existant. De façon plus générale, c'est le domaine de la recherche en matière énergétique qui fait l'objet d'une attention particulière pour le potentiel d'innovation qu'il représente.

D'autres secteurs d'activités, parfois très anciennement implantés, contribuent à la vitalité économique toulousaine. Dans le domaine des médias**,** groupes de presse et d'édition (La Dépêche du Midi, Sud Radio, TLT, Milan Presse…), dans le textile et l'habillement, dans le bâtiment.



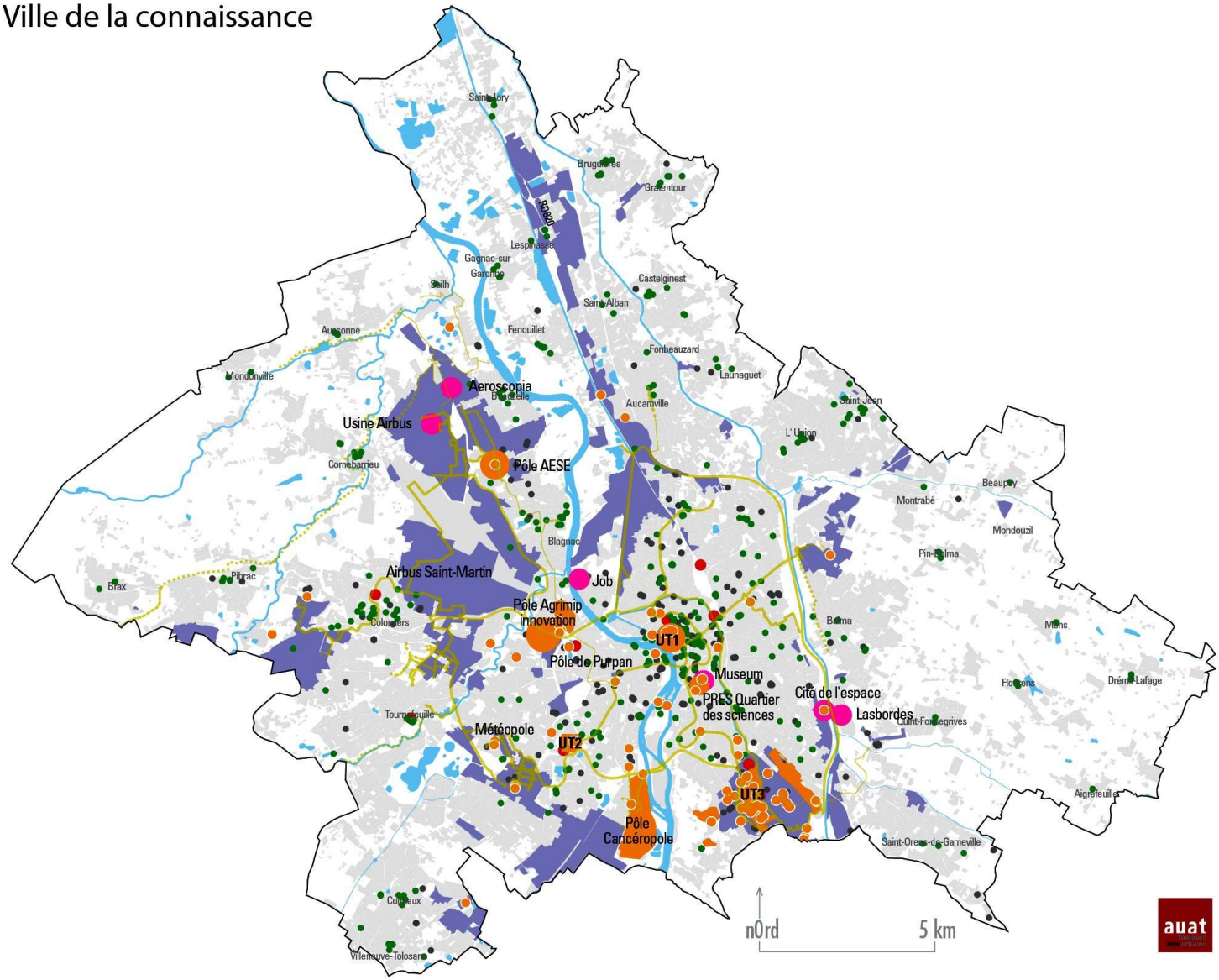
ENVT. Source : www.entv.fr

De grands établissements ont choisi de s'implanter à Toulouse pour optimiser leur développement ainsi que pour offrir une meilleure qualité de vie aux salariés et à leur famille. Ils constituent le cœur des pôles d'excellence qu'il convient de pérenniser en tant que moteur de l'économie locale. Les pouvoirs publics encouragent également le développement de nouveaux gisements d'activités et d'emploi. Ce positionnement est nécessaire face à la « course à l'attractivité » que se livrent les grandes villes, françaises et européennes. La concurrence est constante et les positions ne sont jamais acquises. Ceci met en évidence tous les enjeux qui s'attachent à la poursuite d'un développement équilibré, conjuguant compétitivité et partenariat, performance économique et diversité sociale, avec en toile de fond le souci constant de la qualité de vie des habitants, actuels et futurs.

Sources :

- www.midipyrenees-expansion.fr
- *Dispositif Veille Economie Emploi Grand Toulouse, Bilan annuel 2010, Communauté Urbaine du Grand Toulouse, AUAT*
- *Enquête de conjoncture économique des entreprises de la Haute-Garonne, Bilan 2009 perspectives 2010, Chambres de commerce et d'Industrie de Toulouse, Banque de France.*
- *Enquête de conjoncture économique des entreprises de la Haute-Garonne, Bilan 2010 perspectives 2011, Chambres de commerce et d'Industrie de Toulouse, Banque de France.*
- *Services de la ville de Toulouse et de la Communauté Urbaine Toulouse métropole*
- *Synthèse d'informations collectés par le Centre d'Information Economique de la CCI Toulouse – N°18 – 4ème trimestre 2010*

Ville de la connaissance



Production du savoir

- Pôles de competitivite, Campus, unités de recherche publique
- Parcs d'activités technologiques, industriels et tertiaires

Diffusion de la culture scientifique et technique

- Tourisme scientifique et industriel, lieux de mémoire, ...
- Equipements et lieux culturels
- Institutionnels, débats citoyens, cafés du savoir, ...

Réseau numérique haut débit

- ITM existant
- ITM en projet
- Lieux de formation

1/ Le territoire toulousain à plusieurs échelles ?

1.3/ La métropole au regard de son positionnement national et international

D/ La production et la transmission des connaissances

Durant prés de huit siècles, Toulouse ne s'est jamais départie de son engagement dans le savoir académique. Disséminés sur l'ensemble du territoire toulousain, les offres de formations et les organismes de recherche constituent aujourd'hui les pivots de l'économie de la connaissance. Ils sont complétés par les laboratoires de recherche privée et l'ensemble des industries de pointe, notamment en ingénierie.

La synergie créée entre les entreprises et la recherche a épanoui le pôle universitaire mais a aussi participé aux transferts de connaissance, élément indispensable pour le développement de toutes les entreprises à caractère innovant.

La ville de Toulouse est un des lieux majeurs de la production et de la transmission des connaissances. Celles-ci sont portées par les nombreux lieux de savoirs académiques, les universités, les grandes écoles et se développe au travers de la recherche et de l'industrie. Pilier de la compétitivité économique, l'économie de la connaissance représente une véritable richesse pour la ville.

« La ville de Toulouse est un des lieux majeurs de la production et de la transmission des connaissances. »

Crée en 1229 autour de quatre facultés, l'université de Toulouse est une des plus anciennes d'Europe. Cette longue tradition universitaire a largement contribué à placer Toulouse métropole de la connaissance. Avec plus de 100 000 étudiants et 20 000 personnes dans la recherche aujourd'hui, Toulouse est le troisième pôle universitaire français. Regroupé depuis 2007 autour du PRES (Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur), les 17 établissements d'enseignements supérieurs (INPT, INSA, ENSA, ESC Toulouse…) et les 15 écoles doctorales de renom permettent d'offrir des formations variées et de qualité. En outre, la formation s'appuie sur un réseau d'établissements secondaires et supérieurs et sur une offre très complète en matière de formation professionnelle.

L'économie du savoir prospère également grâce au développement de grands organismes publics de recherche (CNRS, INSERM, INRA, ONERA, CNES…) et de nombreux laboratoires de recherche privés. Cette dynamique autour de la recherche permet à la région Midi-Pyrénées d'occuper le 1er rang des régions françaises pour l'effort de la recherche avec 16,2 chercheurs pour mille emplois salariés et 4,1% du PIB de la région consacré au développement et à la valorisation de la recherche (près du double de la moyenne européenne).



Université Toulouse 2 Le Mirail

La métropole toulousaine est également connue mondialement pour ses entreprises de pointe dans le secteur de l'aérospatial (conception, assemblage et certification d'un avion, navigation aérienne, centres d'essais et contrôles…) et celui de la santé. Le lien entre ces industries à hautes technicités avec les autres domaines industriels a permis le transfert de technologies et de compétences. C'est par exemple le cas pour le développement des systèmes embarqués aujourd'hui supports d'une filière automobile. Ces transferts s'appuient également sur le développement des réseaux numériques à Toulouse et notamment celui de Toulouse métropole: le réseau IMT (Infrastructure Métropolitaine de Télécommunication). Existant depuis 2000, ce réseau se déploie aujourd'hui sur 170 km et prévoit de s'étendre prochainement pour porter le réseau à 450 km. Il permet de palier à la carence d'initiative privée sur certaines zones du territoire et d'assurer ainsi une équité territoriale. Toulouse métropole fournit ainsi un service de qualité pensé pour les entreprises et propose des tarifs planchers 30% moins chers que les opérateurs nationaux. Par ailleurs, ces derniers développent actuellement le FTTH sur Toulouse, c'est-à-dire la fibre optique très haut-débit jusqu'à l'abonné et apportent ainsi un service performant.

« L'économie du savoir prospère également grâce au développement de grands organismes publics de recherche.»

L'ambition toulousaine en matière de ville des connaissances et du savoir prend toute son ampleur avec le projet Plaine Campus dont l'objectif est de valoriser l'excellence scientifique et technique. Cet objectif se traduit par la volonté d'affirmer le sud-est de la ville comme un



Projet Espace Clément Ader

regroupement de grands équipements métropolitain, de diffuser la culture scientifique, d'améliorer la visibilité des Universités toulousaines, de faciliter les accès entre le centre-ville et les pôles universitaires et de mettre en synergie le monde de la formation, de la recherche et de l'industrie. Le Plan Campus, signé en 2009, initiait déjà à la modernisation de ce vaste territoire sur la base d'un plan directeur d'aménagement qui tisse des liens entre le site et les quartiers environnants et favorise les transports en commun et les modes doux.

La création de l'Espace Clément Ader par le PRES sur le site de Montaudran Aérospace, futur pôle d'excellence dans les domaines de l'aéronautique, du spatial et des systèmes embarqués, représente une des opérations emblématiques du projet Plaine Campus. Cet espace englobera des entités de recherche et de transfert de technologie, tel que l'institut Clément Ader, laboratoire de 200 personnes dédié à l'étude des structures, des systèmes et des procédés mécaniques qui seront utilisés demain dans les secteurs de l'aéronautique et de l'espace, mais également dans les secteurs du transport et de l'énergie. Ce regroupement d'équipes de recherche issues de différents laboratoires formera une entité plus visible à l'échelle nationale et internationale. La création du futur Institut de recherche technologique (IRT) en aéronautique vise également à faire progresser la recherche et à répondre aux défis auxquels doivent faire face l'aéronautique et l'espace (réduction du poids de l'avion ou du satellite, besoin accru de fiabilité…).

« Regroupant 8500 chercheurs, 1 600 établissements et quelque 120000 emplois industriels, le pôle de compétitivité AESE occupe la première place mondiale en matière d'aéronautique civile. »

Autre volet du Plan campus, le Projet Cedar (Campus à Energies Durables et Aménagement Responsable) adopté le 10 février 2011 vise à créer un éco-campus en améliorant la qualité environnementale des bâtiments, en réduisant les consommations énergétiques, et en rationalisant les déplacements. La qualité de vie des 22000 étudiants et 7100 enseignants et chercheurs de l'université scientifique Toulouse 3 – Paul Sabatier n'en sera que meilleure.

Le projet Plaine Campus ne concerne pas seulement le sud-est de Toulouse, il se décline également dans le quartier des sciences qui s'appuie sur deux opérations conjointes : le « quai des Savoirs » sur les allées Jules-Guesdes qui accueillera le Centre de diffusion de la culture scientifique, et le siège du PRES Université de Toulouse sur prés de 9000m².


Projet Quartier des sciences

Le domaine de la santé s'affirme également avec la création prévue par le PRES d'un Institut hospitalo-universitaire pour la recherche sur le vieillissement et la prévention des dépendances. Ce projet s'inscrit dans la lignée du Gérontopôle, structure fédérant des équipes de recherche et des cliniciens autour de la recherche sur la santé des personnes âgées.

Récemment, le projet de Société d'accélération du transfert de technologies (SATT) de Toulouse a été retenu au titre du Grand Emprunt. Cette société sera chargée de mieux valoriser les résultats de la recherche publique, notamment en finançant des projets innovants et en accompagnant la création d'entreprises innovantes. A terme, la société se substituera aux dispositifs de valorisation existants pour proposer un guichet unique et professionnel pour les chercheurs et les entreprises.

Partenaires du PRES, les pôles de compétitivités oeuvrent à une plus grande perméabilité entre la recherche, les industries et les formations. En valorisant les échanges et les projets industriels de grande envergure, ils favorisent ainsi l'innovation, source de prospérité et de compétitivité de l'économie.

Regroupant 8 500 chercheurs, 1 600 établissements et quelque 120 000 emplois industriels sur 2 régions, le pôle de compétitivité AESE (Aéronautique, Spatial et Systèmes Embarqués) occupe la première place mondiale en matière d'aéronautique civile. Siégeant dans la région Midi-Pyrénées, il associe les grands donneurs d'ordres, les organismes de recherches publics, les universités et les écoles d'ingénieurs.

« Si l'aéronautique exerce une force d'entraînement considérable sur l'économie locale, d'autres potentiels intégrant un niveau élevé de connaissances techniques ont également été développés et sont désormais reconnus comme majeurs. »

Si l'aéronautique exerce une force d'entraînement considérable sur l'économie locale, d'autres potentiels intégrant un niveau élevé de connaissances techniques ont également été développés et sont désormais reconnus comme majeurs. En témoigne le pôle de compétitivité « AgriMip Innovation » offrant de réelles opportunités de développement dans les domaines de l'agriculture, de l'agro-industrie et des sciences vétérinaires en complémentarité avec d'autres compétences présentes dans l'agglomération : géotraçabilité, technologie de l'information et de la communication, génétique, biotechnologies…

D'envergure nationale, le pôle « Cancer-Bio-Santé » rassemble le secteur biomédical, les

secteurs aliments et santé, ainsi que les biotechnologies et les industries pharmaceutiques. Son développement est désormais associé au site de l'Oncopôle, au sud de Toulouse.

Au travers de tous ces grands projets, la métropole toulousaine entend favoriser le dialogue entre la recherche, l'industrie et la formation, point de départ de percées scientifiques et d'innovations techniques. Mais la métropole de la connaissance passe aussi par les lieux de diffusion de la culture scientifique et technique, à l'image des chaînes de montage d'Airbus, ainsi que par les usages venus d'ailleurs grâce à la présence de nombreux étudiants et travailleurs de toutes origines.

Les grands projets en cours viennent asseoir la métropole des connaissances mais cette dernière se développe aussi à travers la culture, les savoirs et les usages venus d'ailleurs, source d'enrichissement.

En tant que levier majeur de l'économie de la connaissance et de diversification de l'économie, il convient démocratiser l'accès à la connaissance et aux savoir-faire locaux.

Sources :

- *Rapport de présentation Diagnostic du SCOT de la grande agglomération toulousaine, projet arrêté du 9 juillet 2010*
- *Services de la ville de Toulouse et de la Communauté Urbaine Toulouse métropole*
- *« Toulouse, un concentré de matière grise », La Dépêche du midi, jeudi 12 mai 2011*
- *« Le quai des Savoirs au Jardin des Plantes », La Dépêche du midi, mercredi 11 mai 2011*
- *« Un écocampus exemplaire à Toulouse », Environnement Magazine, Avril 2011*

2/ Quelles conditions de vie mettons-nous en commun ?

A/ La diversité du logement

Si le parc de logements toulousain induit un dynamisme certain, la demande reste forte et les objectifs fixés au SCOT, à l'horizon 2030, déterminent un rythme constructif soutenu. L'enjeu est de répondre aux besoins actuels et d'anticiper, au mieux, les besoins futurs, de manière quantitative et qualitative, en considérant mieux les dynamiques territoriales observées. C'est là l'objet de la mise en œuvre d'un Programme Local de l'Habitat, intégré à l'échelle intercommunale.

Un parc de logements en renouvellement

Le parc toulousain est composé à ce jour de 250 426 logements soit près de 25 000 logements supplémentaires par rapport à 1999.

	1968	1975	1982	1990	1999	2007
Nombre de logements	130627	151148	160009	190419	226154	250426
Dont résidences principales	93.6%	91.6%	90.9%	86.8%	88.2%	92.3%
Dont résidences secondaires et logements occasionnels	1.5%	1.6%	2.2%	4.0%	2.4%	1.7%
Dont logements vacants	4.9%	6.8%	6.9%	9.2%	9.4%	6.0%

Source : Insee, RP de 1968 à 2007

« Le parc toulousain est composé à ce jour de 250 426 logements soit près de 25 000 logements supplémentaires par rapport à 1999. »

Lors de la dernière période inter-censitaire, on note un fort accroissement du nombre de résidences principales dû à la diminution de la part des résidences secondaires et de logements vacants. La ville n'avait pas connu un taux de 92.3% de résidences principales depuis près de 40 ans. Toulouse se démarque ainsi très nettement de Paris, Lyon et Bordeaux (environ 85% de résidences principales), Marseille se situant à l'entre-deux.

La vacance recule. Cette tendance, observée dans toutes les villes-centres françaises de plus de 100 000 logements, est particulièrement prononcée à Toulouse. Les grandes agglomérations inscrites dans une dynamique de métropolisation, de reconquête des centres anciens par l'habitat, le commerce et le bureau redeviennent attractives et la demande en logement est forte. Les délais de remise en location y sont plus courts et le stock, plus restreint. Les résidences secondaires et logements occasionnels font quasiment figure d'exception.



Rue du Lot – Bagatelle en 2009

Entre les constructions individuelles et collectives, l'équilibre s'est maintenu jusque dans les années soixante après quoi la mise en chantier des premiers grands ensembles toulousains souligne la montée en puissance de l'habitat collectif. Dès lors et jusqu'en 1975, la moyenne de 4 600 logements construits par an traduit une dynamique d'expansion que la crise, qui secoue alors le pays, ralentit, entraînant une forte baisse de la production du logement jusqu'à moins de 3 000 logements par an.

Les logements collectifs représentent en 2007 environ 80% du parc de logements. Les appartements construits après 1990 comptent pour près du quart du parc collectif, ceux construits de 1949 à 1974 pour plus du tiers, une proportion qui devrait s'atténuer au fur et à mesure des programmes de démolition/reconstruction sur les secteurs du Grand Projet de Ville.

« Les logements collectifs représentent en 2007 environ 80% du parc de logements. »

C'est pourquoi, notamment entre 1999 et 2007, la part de l'habitat individuel progresse tant (de 17,4 à 18,6%). Seulement 7,6 % des maisons ont été construites après 1990. Le tissu pavillonnaire, développé surtout pendant l'entre deux guerres, autour du noyau historique central constituant la ceinture des faubourgs et l'urbanisation des pénétrantes, ainsi que celui, constitué de l'après-guerre à 1975, représentent chacun moins d'1/10ème des logements de la ville équivalant à plus du tiers de l'ensemble des maisons individuelles.

En 2007, 4/5ème des résidences principales sont des appartements avec une moyenne de 2,7 pièces par logement, moyenne inchangée depuis 1999. Les maisons, quant à elles, s'agrandissent sensiblement dépassant les 4,5 pièces par logement. Près de 70% des résidences principales comprennent aujourd'hui de 2 à 4 pièces tandis que, tous types d'habitat confondus, les T3 restent les plus nombreux.

Représentant près du quart des résidences principales, les T3, comme les T1 et T4 enregistrent une baisse de production en faveur des T2. La plus forte diminution concerne les T1 au succès récemment ralenti par une diminution de la population étudiante sur la ville qui privilégie la vie en couple ou la cohabitation.

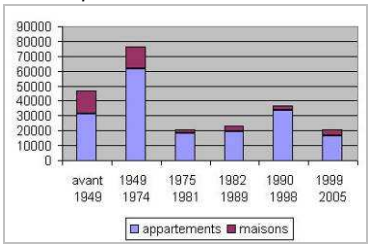
« Entre 1999 et 2007, 1 maison est construite pour 7 appartements. »

La taille des ménages continue pourtant de baisser sur l'ensemble du territoire de Toulouse métropole. En 2007, un ménage compte en moyenne 1.97 personne sur Toulouse contre 2,02 en 2001. Avec 2.13 personnes par ménage en 2007 au niveau de Toulouse métropole, on observe toujours une plus forte proportion de familles dans les communes périphériques.

La part des personnes seules atteint désormais 48,3% à Toulouse avec une variation de 16% entre 2001 et 2007, tandis qu'à l'échelle de la communauté urbaine une part inférieure de 41.6% demeure en dépit d'un plus fort taux de variation de près de 20%. Le vieillissement de la population, la décohabitation précoce, la multiplication des divorces et, par conséquent, des familles monoparentales, en sont autant de facteurs.

Concernant les familles, si elles sont plus représentées sur l'ensemble de Toulouse métropole que sur Toulouse, c'est surtout le fait des familles monoparentales et des jeunes ménages à qui l'offre de logement convient mieux pour des raisons financières ou de mode de vie ; une tendance qui s'atténue avec un taux de variation des familles supérieur à Toulouse qu'au niveau du Toulouse métropole, tandis que les communes périphériques concentrent de plus en plus les familles monoparentales.

Résidences principales en 2007 selon le type de logement et la période d'achèvement



Source : INSEE – RP 2007, exploitation principale

En 2007, plus de la moitié des ménages a emménagé depuis moins de 5 ans et dispose en moyenne d'1,5 pièce par personne tandis que près du tiers habite le même logement depuis plus de 10 ans avec une moyenne de 2 pièces par personne. Au regard du nombre moyen de pièces par logement, une majorité de couples, sédentarisé depuis plus de 10 ans, dispose de 4 pièces. La croissance du nombre de pièces par logement conjuguée à l'ancienneté d'emménagement montre qu'en dépit du dynamisme de la ville et du renouvellement perpétuel de la population, à Toulouse, comme ailleurs, on recherche et conserve un logement satisfaisant nos exigences.

En dehors des grands secteurs de développement, on observe une forte diffusion de la construction sur la ville avec des programmes de taille variable, au gré des opportunités foncières. Cela montre le dynamisme de la ville auprès des promoteurs et constructeurs et une attractivité de majorité de secteurs dans la ville, avec une production particulièrement importante au Nord, où les logements réalisés dans le cadre de la ZAC Borderouge notamment, ont considérablement accru le rythme constructif des secteurs alentours.

Caractéristiques et enjeux de l'offre de logements

« En 2007, près de 65 % de la population résidente de Toulouse est locataire. »

En 2007, près de 65 % de la population résidente de Toulouse est locataire. Cette tendance déjà observée lors du recensement de 1999 s'amplifie puisque - parmi les résidences principales construites entre 2001 et 2006 - seules 21% accueillent des propriétaires occupants, 67% des locataires du secteur privé et 11% des locataires du secteur social.

Les propriétaires occupants, en 2007, habitent majoritairement en appartement. Toutefois, l'écart n'est que de 10 000 logements entre le collectif et l'individuel. 33 300 propriétaires occupent les ¾ des maisons individuelles avec une proportion accrue pour les maisons de plus grande superficie (c'est-à-dire de plus de 40 m²). La représentation des propriétaires occupants, en habitat collectif, ne dépasse pas 45%. Plus des ¾ habitent un logement compris entre 40 et 100 m², tandis que les appartements de 150 m² leur sont, pour plus de la moitié, réservés.

+ favoriser la primo-accession sociale

L'offre locative privée reste particulièrement importante dans l'hypercentre et sur un axe

centre-ville/Rangueil-Universités. Là, une très forte proportion de petits logements mais aussi de locataires, de jeunes adultes, de professions libérales ou/et cadres supérieurs mettent en évidence les attentes et les besoins d'une population d'étudiants et, de plus en plus, de jeunes actifs hautement qualifiés qui entament leur parcours résidentiel dans de petits logements situés en centre-ville ou à proximité du complexe universitaire et scientifique de Rangueil.

L'offre locative sociale reste, elle, concentrée dans les quartiers d'habitat social, en particulier ceux du Sud-Ouest de la ville caractérisée par de grands logements et une large appartenance du parc aux bailleurs publics qui concentre encore fortement les ménages sous le seuil de pauvreté.

+ rééquilibrer le logement social entre les quartiers

La part des résidences principales construites entre 2001 et 2006 est particulièrement importante, et c'est normal, dans les secteurs jusqu'alors peu urbanisés. La mise en œuvre de ZAC telles que Borderouge, Limayrac, Tibaous, ou Saint-Martin-du-Touch explique ce phénomène. Au Nord, le secteur Lalande s'est urbanisé, dynamisé par les communes limitrophes d'Aucamville et de Launaguet, sans que le besoin en équipements et desserte soit anticipé. Pareillement à ceux des secteurs en développement, cette dynamique de construction, ancrée dans les faubourgs, témoigne d'un renouvellement urbain aux abords du centre historique et des voies historiques notamment dans les secteurs bien desservis en transport en commun.

L'évolution récente de l'offre de logements se caractérise par un taux de variation de 12 % des locataires du secteur privé comme des propriétaires occupants tandis que les locataires du secteur social représentent depuis 1999, 14 % des résidents. Entre 2001 et 2006, 11 % seulement des résidences principales construites constituent du logement locatif social tandis que 66 % des ménages sont éligibles au logement social soulignant le rôle déterminant du parc privé dans l'accueil des ménages les plus pauvres et modestes.

Aujourd'hui, le parc social représentant 15 % des résidences principales reste très inégalement réparti selon les quartiers et compte une forte part de logements anciens à loyers bas. Près de la moitié de logements HLM de Toulouse est comprise dans les secteurs du Grand Mirail, d'Empalot, des Izards et des quartiers Est. Une part de 53 % du logement locatif social est antérieure à 1975. 22% des logements ont été construits entre 1990 et 1999 tandis que la construction de logements depuis 2000 ne dépasse pas les 10%.

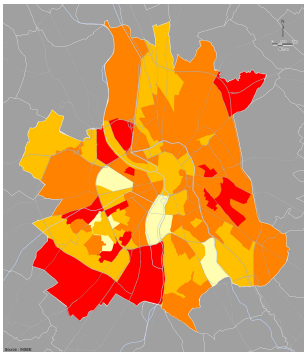
Entre 2002 et 2007, les 2 500 logements sociaux livrés se composent de 4% de logements très sociaux, 14% de logements intermédiaires et 83% de logements ordinaires qui participent au renouvellement de ce parc encore composé pour 55% de logements ordinaires anciens. De nombreux projets financés ne sont pas encore livrés mais devraient permettre la production de près de 2 700 logements PLUS/PLAi/PLS grâce à environ 95 opérations, 36 logements PLSA et 15 logements d'urgence.

+ poursuivre l'effort de production du parc locatif social

En 2010, 4032 logements ont été réalisés, pour un peu plus du tiers en ZAC et PAE, aux Ponts-Jumeaux, à Borderouge et Croix-Daurade notamment. Ainsi, les 2/3 des logements en 2010 sont délivrés en secteur diffus. De nombreux programmes de plusieurs dizaines de logements parsèment le territoire communal et, avec une SHON à usage d'habitation inférieure à 1500 m², peuvent ne pas avoir à répondre à l'exigence de 20% minimum de SHON affectée aux logements locatifs sociaux fixée au PLU. Néanmoins, en 2010, 1 logement sur 2 construits participe à l'effort de mixité sociale, ce qui permet d'atteindre un taux 18,8% de logements sociaux à l'échelle de la commune.

+ maintenir le rythme de construction de logements neufs en orientant les opérations en fonction des revenus des ménages

Part des propriétaires occupants

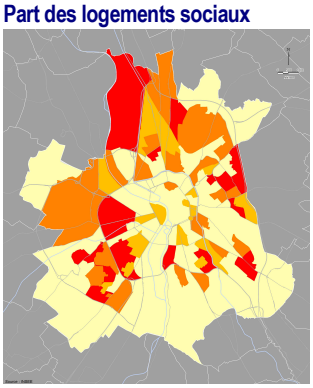


Plus de 50%
De 25% à 50%
De 10% à 25%
Moins de 10%

Source : INSEE – RP 2007

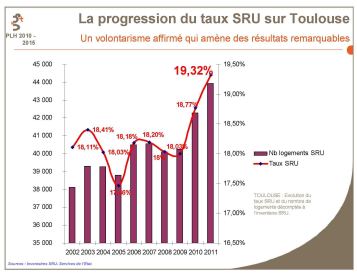
« Entre 2001 et 2006, 11% seulement des résidences principales construites constituent du logement locatif social tandis que 66% des ménages sont éligibles au logement social. »

Part des logements sociaux



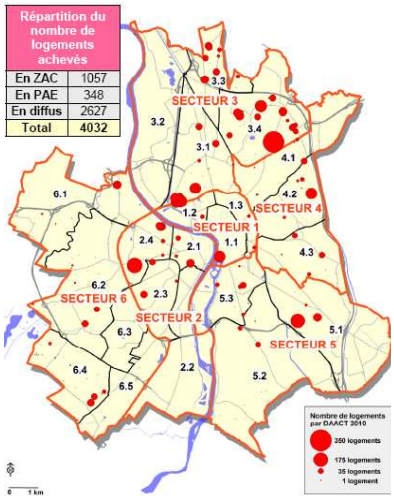
Plus de 25%
De 10% à 25%
De 5% à 10%
Moins de 5%

Source : INSEE – RP 2007



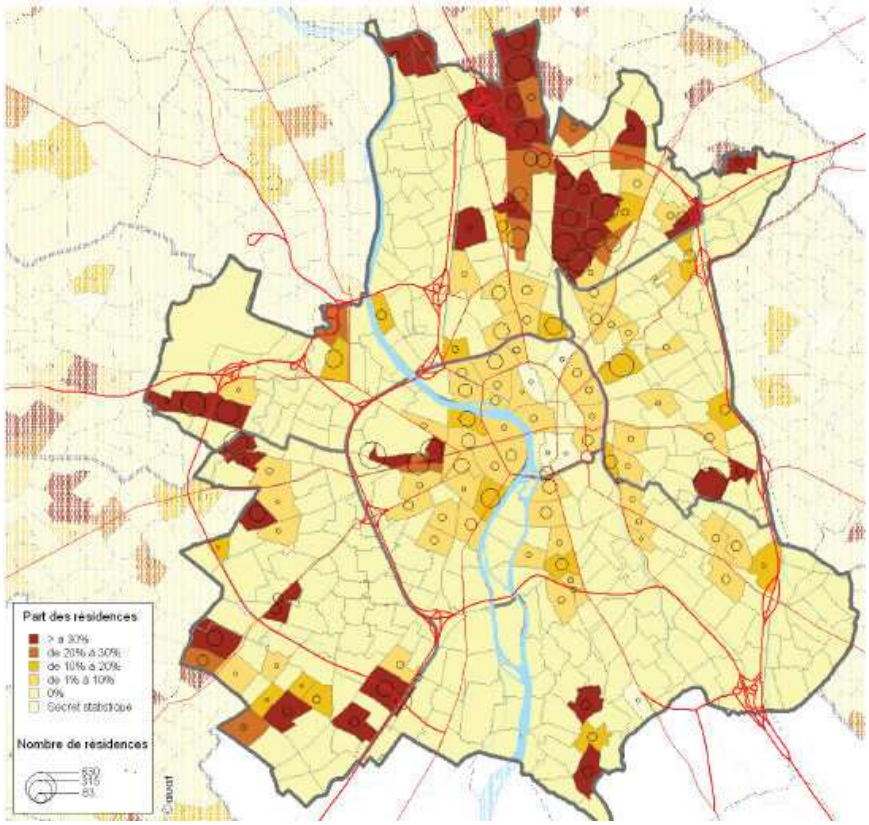
Dynamique de constructions en 2010

Répartition du nombre de logements achevés	
En ZAC	1057
En PAE	348
En diffus	2627
Total	4032



Source : Communauté Urbaine du Grand Toulouse – Observatoire Urbain

Part des résidences principales construites entre 2001 et 2006



Source : d'après DGI

Le PLH en ligne…



Source : www.grandtoulouse.org

Le Programme Local de l'Habitat 2010-2015 et le PLU

Le programme local de l'habitat est un document stratégique de programmation qui inclut l'ensemble de la politique locale de l'habitat : parc public et privé, gestion du parc existant et des constructions nouvelles, populations spécifiques. Son élaboration est obligatoire pour toutes les communautés de communes compétentes en matière d'habitat de plus de 50 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants, les communautés d'agglomération et les communautés urbaines.

Adopté le 17 mars 2011, le PLH de Toulouse métropole s'articule autour de 5 orientations :

- 1/ produire plus en s'organisant et en innovant pour passer progressivement de 4 500 à 6 200 logements par an au terme du PLH, en cohérence avec les analyses prospectives du SCOT
- 2/ produire mieux en promouvant des logements de qualité, répondant aux attentes des ménages
- 3/ construire une agglomération durable en répondant aux enjeux climatiques et en organisant la solidarité entre les communes, entre les quartiers
- 4/ proposer des réponses pour tous en adaptant ces réponses à la diversité des besoins de la population et aux capacités financières des ménages pour favoriser les parcours résidentiels
- 5/ faire vivre et animer le PLH avec tous : élus, Etat, partenaires institutionnels, acteurs de l'habitat, habitants

10 actions traduites en termes opérationnels constitue le programme d'actions thématique communs aux 37 communes tandis qu'un second programme territorialisé établit des objectifs à l'échelle communale et, dans le cas de Toulouse, à l'échelle des secteurs de la Démocratie Locale.

A Toulouse, l'enjeu est de rééquilibrer le parc de logements sociaux sur l'ensemble des quartiers de la ville, de reconstituer l'offre sociale du Grand Projet de Ville, de préciser les orientations en matière de logements étudiants et d'hébergement des publics en difficulté.

Le but est d'atteindre sur la période 2010-2015 la construction de 18 000 logements soit 3 000/an et l'objectif des 20% de logements locatifs sociaux dès 2013 à raison de 1 350 logements locatifs sociaux à livrer par an.

La première action du programme d'actions thématique consiste, par exemple, à traduire les objectifs du PLH dans les PLU au travers de trois traductions opérationnelles que sont la retranscription des objectifs du PLH dans le PADD communautaire, l'identification de secteurs stratégiques pour accueillir l'habitat et l'inscription de mesures réglementaires dans les PLU.

Cette action est d'autant plus importante que de la retranscription de diverses politiques au document d'urbanisme dépend leur cohérence ainsi que celle du document lui-même.

Au PLU de Toulouse, depuis la 2° modification du document, des dispositions en faveur de la mixité sociale fixent une part de logements sociaux locatifs applicable au permis de construire, hormis en ZAC où le taux de 30% s'entend à l'échelle du projet, et dans les secteurs du Grand Projet de Ville, et ceux soumis au bruit.

Forte de son PLH, la collectivité s'est attachée à modifier le PLU et apporter une réponse plus cohérente à l'objectif de mixité sociale en assouplissant notamment les exigences en matière de stationnement lors de la 4° modification.

Inscrite dans une véritable démarche de projets, la politique de l'habitat nécessite une meilleure mise en cohérence de différents outils réglementaires permettant de retranscrire, au document d'urbanisme, ces objectifs communs et la prise en compte des spécificités territoriales y compris sur des secteurs où la collectivité n'a pas l'entière maîtrise.

Les principaux outils en faveur du logement inscrit au PLU :

les secteurs de diversité sociale *- article L123-1-16° du code de l'urbanisme - dans lesquels un pourcentage, défini dans le respect des objectifs de mixité sociale, doit être affecté à des catégories de logements ;*

les servitudes de mixité sociale *- article L123-2-b du code de l'urbanisme - fixant un pourcentage de logements sociaux qui peut être réalisé par le propriétaire, par un tiers après cession, par le bénéficiaire mis en demeure d'acquérir ;*

les orientations d'aménagement programmatiques *- article L123-1 du code de l'urbanisme - complétant le PADD et permettant d'afficher sur certains territoires des actions ou opérations détaillées d'aménagement, préalablement à la mise en oeuvre d'opérations ;*

les prescriptions relatives à la taille minimale des logements - *article L. 123-1, 15° du code de l'urbanisme - définissant une proportion de logements d'une taille minimale dans des secteurs inscrits aux documents graphiques du règlement.*

Atouts / Opportunité	Contraintes / Faiblesses
• Dynamisme de la construction de logements dans le diffus, avec des programmes de taille variable, notamment autour des grands programmes publics de logements (au nord de la commune)	• Un marché de l'immobilier tendu (recul de la vacance et baisse du nombre de résidences secondaires) induisant une forte pression foncière
• Un parc composé à 80% de logements collectifs en 2007, avec une majorité de T3	• Diminution constante de la taille des ménages traduisant le vieillissement de la population, un phénomène de décohabitation (jeunes, divorces…)
• Importante progression des logements de taille T2…	• … au détriment des grands logements (T4 et plus) et des très petits logements (T1)
• Un fort renouvellement urbain aux abords du centre historique et des voies historiques	• Une très forte pression de la demande en logement sur l'ensemble de la gamme des produits offerts
• Une offre locative privée importante en hyper-centre et sur un axe centre-ville/Rangueil, avec	• 60% des ménages éligibles au logement social : un parc privé social de fait
• 2/3 de la population toulousaine locataire : une part croissante depuis le dernier recensement	• Une offre locative sociale concentrée dans les quartiers d'habitat social
• 2/3 des logements neufs construits en secteur diffus, dans des secteurs jusqu'alors peu urbanisés, et participant à l'effort de mixité sociale	• Des besoins en équipements pas toujours anticipés dans les secteurs en mutation (nouvellement urbanisés)

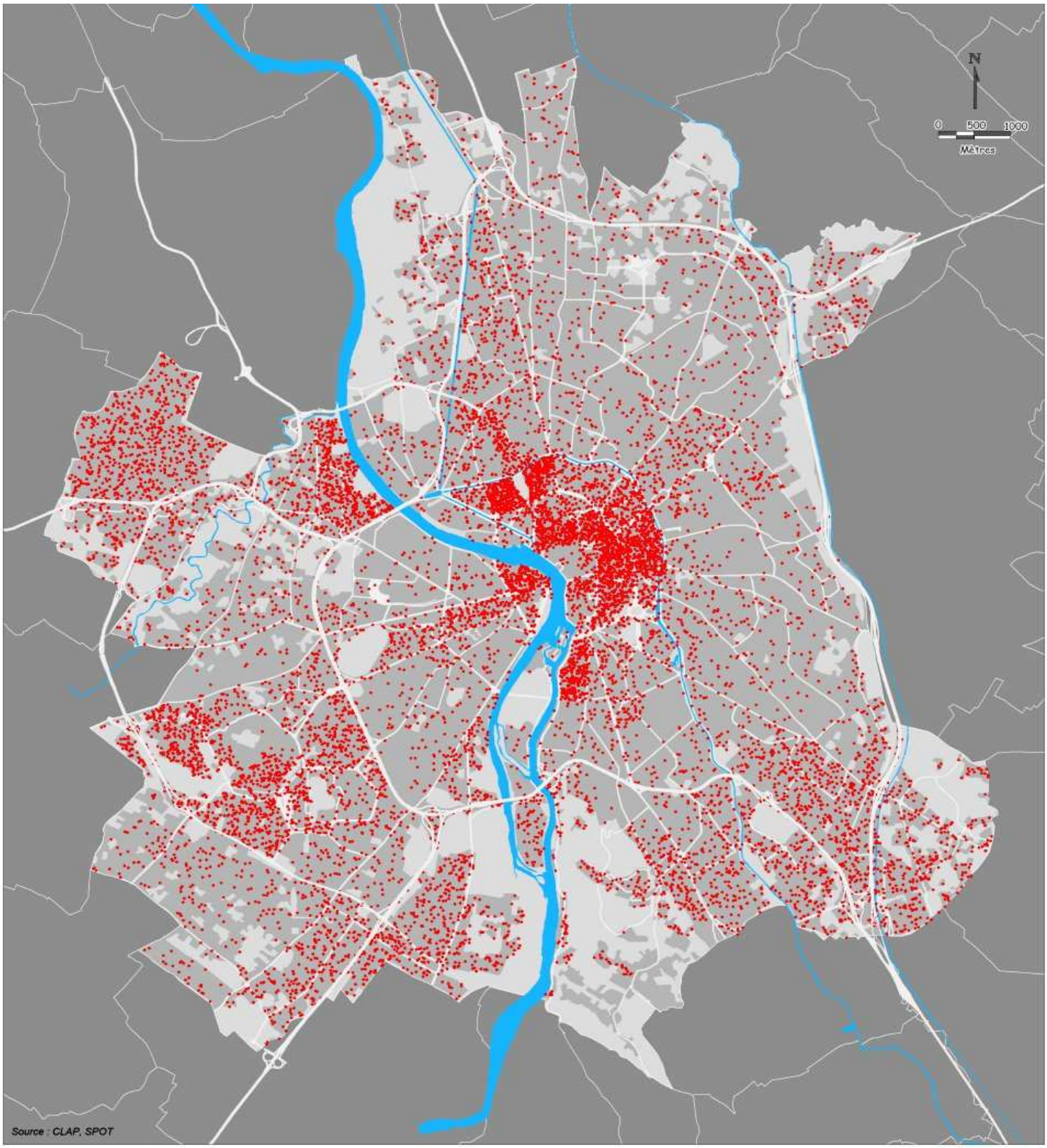
Besoins répertoriés / Enjeux
• Maintenir le rythme de construction de logements neufs en orientant les opérations en fonction des revenus des ménages
• Favoriser l'accession à la propriété, notamment la primo-accession
• Rééquilibrer le logement social sur l'ensemble de la ville
• Anticiper les besoins en équipements, notamment dans les secteurs en proie à une forte mutation
• Rééquilibrer le parc de logements en diversifiant la typologie et la taille des logements de façon équilibrée sur l'ensemble de la ville
• Permettre la poursuite du renouvellement urbain aux abords du centre historique et des secteurs bien desservis en transports en commun, en commerces et en services

Malgré un très important volume de production immobilière et les ajustements successifs de l'offre pour répondre aux besoins qualitatifs de la demande, le marché immobilier toulousain reste un marché tendu, soumis à une très forte pression de la demande sur l'ensemble de la gamme des produits offerts. Pour répondre aux enjeux de rééquilibrage - y compris spatial - de la composition du parc de logements, le PLH définit des actions territorialisées dont le PLU est le premier garant.

Sources :

- *« résultats du recensement général de la population » - INSEE – 1de 1968 à 2007*
- *« les effets de l'amortissement Périssol sur le marché du logement » - étude comparative de 3 agglomérations en France : Toulouse, Nantes, Lyon – immobilier et territoire conseille – février 1998*
- *Perspectives Villes « le marché du logement dans l'agglomération toulousaine » - AUAT – mars 1999*
- *« la Ville de Toulouse abondera le prêt à taux zéro », les Echos, lundi 3 juin 2002*
- *Plan Local de l'Habitat 2010-2015 (PLH) Communauté Urbaine Toulouse métropole*

Les emplois et les compétences



Nombre d'emplois en 2008

1 Point = 20 emplois

Tâche urbaine 2007

Eléments de repères géographiques

Hydrographie

Réseau routier

Commune de Toulouse

Communes hors Toulouse

2/ Quelles conditions de vie mettons-nous en commun ?

B/ Les activités et les emplois

La structure des activités économiques induit un profil socio-économique de la population majoritairement diplômée et hautement spécialisée. Cependant, le dynamisme du marché du travail tendu par certains secteurs tend à exclure certaines catégories d'actifs.

Une population active qualifiée et majoritairement représentée par des cadres supérieurs et des professions intermédiaires

Depuis le début des années 1960, avec la promotion de la ville au rang de métropole d'équilibre et la montée en puissance des pôles aéronautique et spatial, Toulouse est entrée dans une phase de forte dynamique de croissance. Celle-ci s'est accompagnée d'une spécialisation économique et a ainsi favorisé la concentration d'emplois de « hautes technologies », parallèlement au développement des emplois de type «métropolitains» (fonctions d'encadrement et de décision).

Ces phénomènes socio-économiques sont particulièrement caractéristiques des pôles urbains en forte croissance, où la sur-représentation des emplois tertiaires (privés mais aussi publics) s'accompagne d'une forte spécialisation vers des profils très qualifiés.

La localisation traditionnelle des administrations, des pôles universitaires, des sièges sociaux de grandes entreprises, accentue encore cette spécialisation vers les activités du tertiaire supérieur et cette concentration des fonctions de « commandement » accompagne et accélère le développement économique et urbain.

Sur les cinq dernières décennies (1962-2007), cette tertiarisation de l'économie a ainsi modifié le profil social de la population active toulousaine, notamment au profit des cadres supérieurs qui en 2007 en constituent à eux seuls près de 27%.

Parallèlement, la part des ouvriers, qui représentait en 1962 plus du tiers des actifs toulousains (38 %), n'a cessé de régresser pour atteindre aujourd'hui un taux très faible (14 %), quasiment moitié moins important que celui observé au niveau national (23 %).

La population active de Toulouse est donc aujourd'hui constituée pour plus de la moitié (56,5 %) par les cadres supérieurs et les professions intermédiaires, les ouvriers et les employés n'étant plus que 39 % (contre 60 % en 1962).

Ces évolutions, qui traduisent la dynamique de métropolisation toulousaine, accentuent le décalage par rapport aux moyennes nationales (40,4 % pour les catégories intermédiaires et supérieures, 51,5% pour les ouvriers et des employés).

Par ailleurs, la population de Toulouse est aujourd'hui l'une des plus qualifiée de France avec 41% de diplômés du supérieur contre 23% en moyenne au plan national. Sur ce critère, Toulouse se situe au troisième rang derrière Paris (52%) et Lyon (42%).

Ce bon niveau de qualification de la population couplé à la forte attractivité qu'exerce le territoire pour des personnes qualifiées venues d'ailleurs entretient la technicité très élevée qui caractérise l'appareil productif de Toulouse.

Une dynamique de croissance de l'emploi ralenti par la crise de 2008/2009

Entre 1999 et 2007, la population active de Toulouse a connu une augmentation de 21 % majoritairement liée à la progression de l'emploi salarié (22%). Cette période de forte croissance s'explique, pour beaucoup, par les mouvements migratoires induits par le fort potentiel d'attractivité de l'économie toulousaine. Ces gains en termes de création d'emplois



Etudiants Toulouse

« Ce bon niveau de qualification de la population couplé à la forte attractivité qu'exerce le territoire pour des personnes qualifiées venues d'ailleurs entretient la technicité très élevée qui caractérise l'appareil productif de toulouse. »

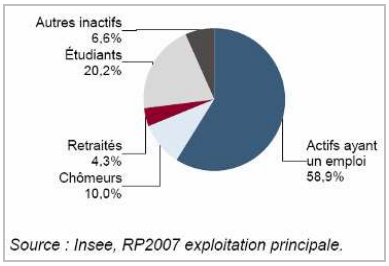
Emplois par catégorie socioprofessionnelle en 2007

	Nombre	%
Ensemble	**282 894**	**100,0**
Agriculteurs exploitants	311	0,1
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	11 528	4,1
Cadres et professions intellectuelles sup.	76 129	26,9
Professions intermédiaires	83 806	29,6
Employés	71 607	25,3
Ouvriers	39 512	14,0

Source : Insee, RP2007 exploitation complémentaire lieu de travail.

« L'emploi à Toulouse s'inscrit dans une dynamique de croissance longue et soutenue. »

Population de 15 à 64 ans par type d'activité en 2007



Source : Insee, RP2007 exploitation principale.

« En 2007, le chômage affecte plus les femmes (16%) que les hommes (13%), ainsi que les jeunes. »



Travail

« L'économie toulousaine se caractérise par une sphère productive puissante, un haut niveau de connaissances et une « image » attractive. »

s'accompagnent d'une baisse du nombre de demandeurs d'emploi de 5,7%. L'emploi à Toulouse s'inscrit donc dans une dynamique de croissance longue et soutenue même si la crise a freiné la cadence à partir de 2009. Cette année là, le taux d'intention d'embauche a diminué de 25% dans le bassin d'emploi de Toulouse et le nombre de demandeur d'emploi a augmenté de 7% entre 2009 et 2010, mais la ville n'a pas perdu d'emploi, signe de résistance à la crise de 2008/2009 par rapport à celle des années 90 où la ville avait perdu des emplois.

Même si l'écart tend à diminuer, le taux de chômage toulousain est de 14,5% en 2007 tandis qu'il est de 11,5% au niveau national. Il faut souligner que toutes les grandes métropoles françaises qui, comme Toulouse, cumulent accroissement démographique et expansion économique, connaissent ainsi des taux de chômage supérieurs à la moyenne nationale, car elles exercent une forte attractivité vis à vis des actifs en recherche d'emploi.

En 2007, le chômage affecte plus les femmes (16%) que les hommes (13%), ainsi que les jeunes : seul 28,5% des actifs de 15 à 24 ans ont un emploi. Les femmes et les jeunes sont également davantage concernés par les emplois précaires et le temps partiel, mais les inégalités les plus flagrantes apparaissent en terme de salaire : toutes catégories socioprofessionnelles confondues, le salaire net horaire moyen est de 11,9€ pour les femmes et de 14€ pour les hommes. Toutefois, ces disparités de salaire se traduisent avec la même intensité à l'échelle nationale.

A l'échelle de Toulouse métropole, la crise économique a majoritairement touché les hommes et les moins de 25 ans dont le nombre de demandeurs d'emploi a augmenté de prés de 20% entre juin 2008 et juin 2009. En terme de catégories socioprofessionnelles, ce sont les ouvriers et les employés qualifiés pour lesquels le taux d'évolution du nombre de demandeurs d'emploi est le plus fort. Pourtant, les tensions sur le marché de l'emploi se concentrent majoritairement sur les métiers d'encadrement, les professionnels de l'information et de la communication (hormis l'informatique) mais aussi sur les personnels de la logistique, du gros œuvre et des travaux publics.

Entre avantages concurrentiels et faiblesses structurelles

Comme vu précédemment dans la partie 2 et 3 du chapitre 1, l'économie toulousaine se caractérise par une sphère productive puissante, un haut niveau de connaissances et une « image » attractive. Cinq filières technologiques associant recherche, enseignement et industrie de haute technologie constituent les pivots de l'économie toulousaine : l'aéronautique, le spatial, les systèmes embarqués, les TIC et les biotechnologies. Le développement de ces deux dernières filières ces dix dernières années a permis à Toulouse d'être moins dépendante des secteurs dominants de son économie (aérospatial) et d'élargir ses capacités de diversification concernant les activités, les emplois et les marchés.

Les filières historiques et traditionnelles jouent toujours un rôle majeur dans l'économie toulousaine en ayant su se moderniser pour la plupart. Si le textile s'est littéralement effondré, l'agroalimentaire fait toujours partie des pôles d'excellence toulousains et la mécanique a su se renouveler dans le domaine des systèmes embarqués. Quant à la chimie, hormis la SNPE qui maintien ses activités, elle a totalement disparue suite à la reconversion du site d'AZF et de la création de l'Oncopôle.

Un développement économique équilibré passe aussi par la promotion et le développement des secteurs moins représentés dans l'économie toulousaine. Certes, la domination des services les plus qualifiés dans l'économie toulousaine est un avantage concurrentiel mais elle masque une moindre représentation de certaines activités urbaines (logistique, santé privée et finances). Les fonctions d'exécution ou d'assistance (intérim, sécurité, nettoyage…) sont également moins représentées mais observent néanmoins une progression continue.

De par la forte croissance démographique toulousaine, les emplois liés à la sphère résidentielle représentent un formidable potentiel de développement qu'il convient d'accompagner. Représentants 130 000 emplois salariés en 2007 dans Toulouse métropole, les activités résidentielles, c'est-à-dire les services marchands aux personnes, sont 2 à 10 points moins représentées que dans les autres très grandes agglomérations françaises. Rapportée à la population, la densité des emplois résidentiels est actuellement dans la moyenne, mais Toulouse assure des charges de centralité (administration, enseignement, culture…) qui


ZAE de Basso Cambo

amènent à considérer une population plus large et un ratio de densité moins favorable. Hormis les fonctions liées à la culture et aux loisirs, toutes les autres fonctions liées à la sphère résidentielle sont moins représentées à Toulouse : service de proximité, distribution, santé, action sociale, formation-éducation.

Les activités résidentielles, en réponse aux besoins des habitants, présentent donc des marges de progression importantes, d'autant que l'attractivité démographique reste forte.

La compétence économique de la ville ayant été transféré à la communauté urbaine en 2001, Toulouse métropole souhaite ainsi aménager et densifier l'économie résidentielle en la rapprochant de l'habitat avec la création de petits parcs d'activités dans les bassins de vie (accueil PME construction, artisanat…). L'économie résidentielle doit également se développer au cœur de l'habitat pour les activités de proximité (commerces, services médical…) en desserrant les activités consommatrices d'espaces pour favoriser des mutations immobilières et en accompagnant la requalification des entrées de ville (ex : corridor de la RD 820).

Toulouse métropole a également porté ses efforts sur l'aménagement des territoires de l'économie productive en sécurisant des réserves foncières à long terme. Il s'agit de conserver des capacités d'accueil pour les activités aéronautiques, notamment au sud de l'aéroport de Blagnac à proximité des bureaux d'étude d'Airbus, et de préparer les capacités d'extension des pôles de compétitivité dans le cadre de la mutualisation des Zones d'Activités Economiques (ZAE) anciennes : la ZAE du Chapitre pour les extensions de l'Oncopôle, la ZAE de Montaudran pour les extensions de Montaudran Aérospace, la ZAE de Thibaud pour les extensions de la ZAE de Basso Cambo. Cette requalification des ZAE anciennes favorise la mixité des activités industrielles et artisanales et permet l'installation d'activités moins dépendantes de l'économie (inter)nationale et résolument locales ou régionales.

« Le Grand Toulouse a également porté ses efforts sur l'aménagement des territoires de l'économie productive en sécurisant des réserves foncières à long terme. »

Atouts / Opportunité	Contraintes / Faiblesses
• Population la plus qualifiée de France. • Territoire attractif. • Tourisme d'affaire très développé.	• Augmentation du taux de chômage. • Emploi spécialisé. • Les emplois liés au secteur de pointe sont concentrés sur quelques sites.
Besoins répertoriés / Enjeux	
• Élargir l'éventail des emplois offerts localement • Multiplier les débouchés pour les actifs • L'économie résidentielle doit se développer au cœur de l'habitat pour les activités de proximité • Favoriser les mutations immobilières. • Requalification des entrées de ville.	

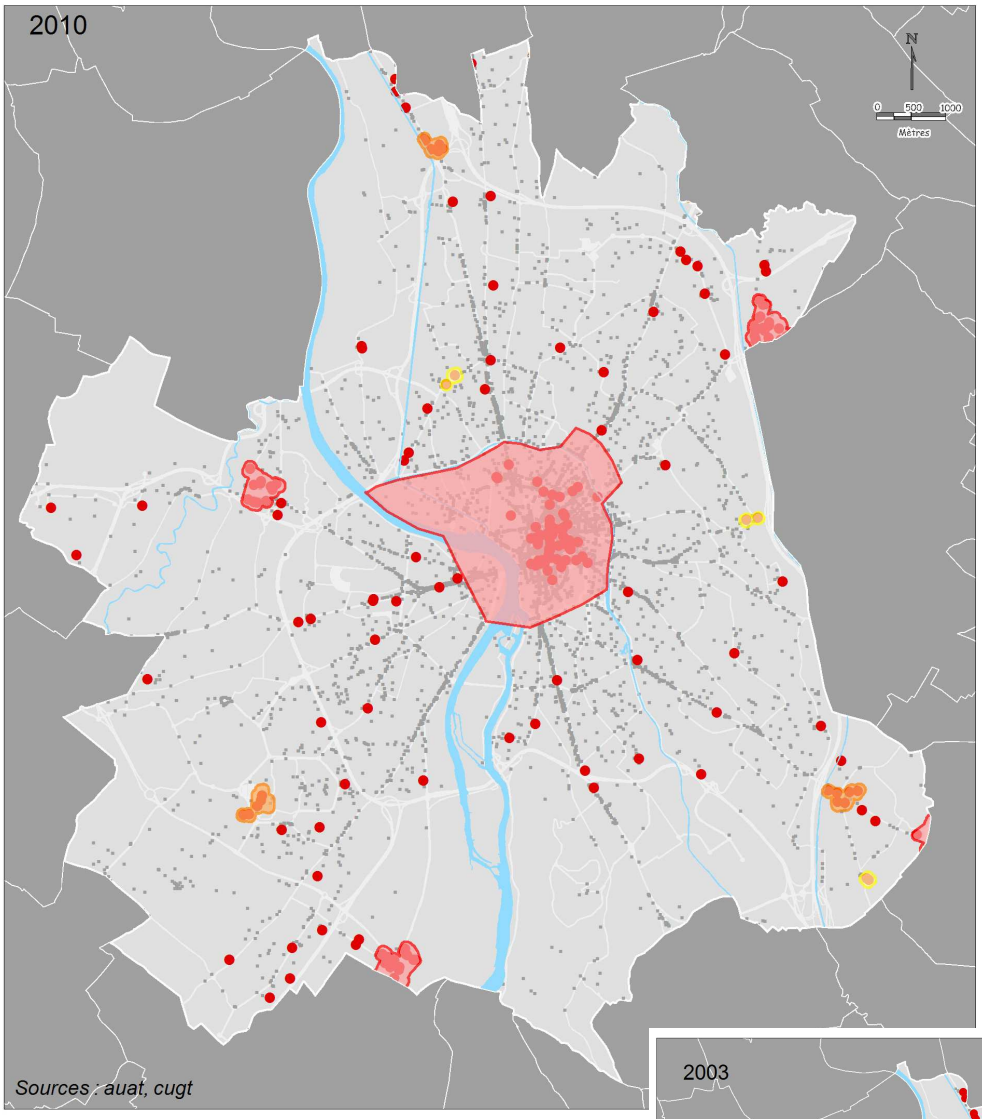
Si l'économie toulousaine s'appuie sur sa vitrine technologique, Toulouse métropole apporte son soutient à l'accueil d'entreprises tournées vers des marchés plus traditionnels ou banalisés mais aussi aux secteurs d'activités émergents. Cette diversification de l'économie toulousaine contribue ainsi à élargir l'éventail des emplois offerts localement et à multiplier les débouchés pour les actifs, ce qui constitue deux enjeux forts en termes d'équilibre socio-économique.

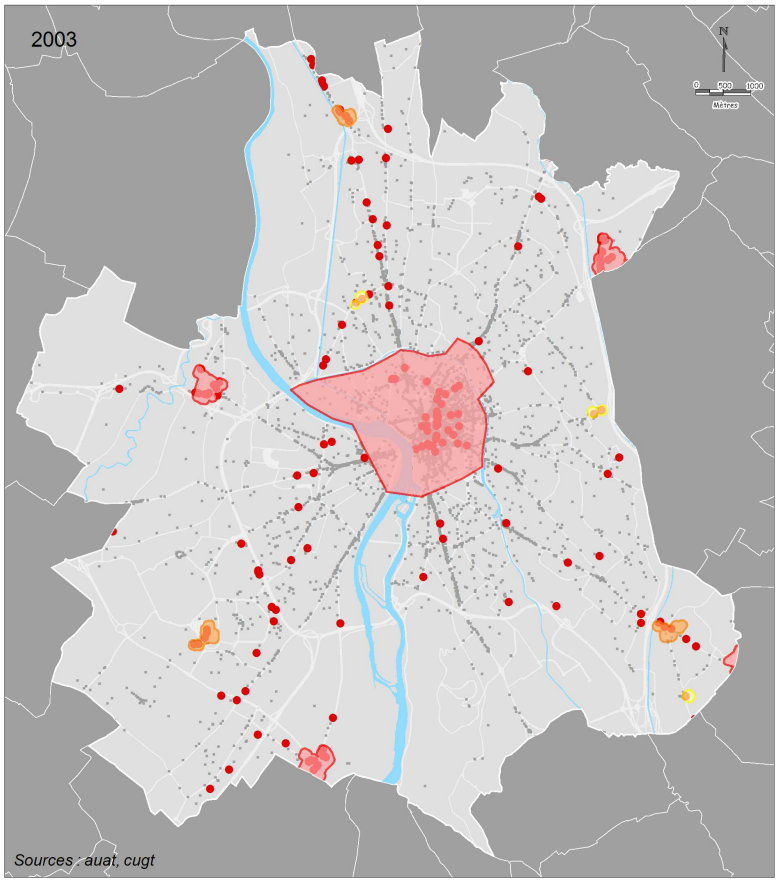
D'autre part, après une année 2009 difficile, l'économie toulousaine redémarre progressivement en 2010 grâce notamment à la résistance de l'industrie aérospatiale mais aussi au retour d'un climat de confiance général qui tend à rejoindre son niveau d'avant crise. Ces éléments augure la poursuite de cette dynamique en 2011.

Sources :

- *Dossier complet statistique Toulouse, INSEE, 2010*
- *Services ville de Toulouse et Communauté Urbaine Toulouse métropole*
- *Enquête de conjoncture économique des entreprises de la Haute-Garonne, Bilan 2009 perspectives 2010, Chambres de commerce et d'Industrie de Toulouse, Banque de France.*
- *Dispositif Veille Economie Emploi Grand Toulouse, Bilan annuel 2010, Communauté urbaine du Grand Toulouse, AUAT*

Polarités commerciales du DAC et évolution de l'armature commerciale entre 2003 et 2010





Commerces

- Grandes surfaces de plus de 300 m²
- Autres commerces de moins de 300 m²

Polarités commerciales

- Proximité
- Intermédiaire
- Majeur

Eléments de repères géographiques

- Hydrographie
- Réseau routier
- Commune de Toulouse
- Communes hors Toulouse

2/ Quelles conditions de vie mettons-nous en commun ?

C/ Les commerces

Toulouse dispose d'un maillage commercial polycentrique ayant subit de profondes mutations suite à la multiplication des grandes surfaces en périphérie. Face à ce constat, la ville de Toulouse a mis en place plusieurs dispositifs pour soutenir la diversité commerciale du centre-ville et favoriser le commerce de proximité dans les quartiers.

Evolution et structuration de l'offre commerciale

Le commerce remplit deux fonctions essentielles à la vie communale : l'une économique avec la création d'emplois et de richesses, l'autre sociale avec la création de repères et d'animation de proximité et de liens sociaux. L'attractivité d'une grande ville et de ses quartiers par les commerces est donc primordiale à la préservation des équilibres urbains, au même titre que pour les centres villes de l'ensemble des communes de plus petite taille.

Le commerce de proximité Toulousain a connu son apogée autour des années 1950. Ces formes traditionnelles ont ensuite régressées à partir des années 1960-70 dans de nombreux quartiers, régression liée entre autres à la progression du parc de logements en périphérie, au développement accru de l'automobile dans les déplacements et l'apparition des supermarchés qui se sont implantés dans les faubourgs, induisant des changements de mode de consommation.

Les premiers hypermarchés toulousains apparaissent à la fin des années 60 à Gramont (1969) puis à Purpan. Rapidement, les grands centres commerciaux se développent à la périphérie de Toulouse privilégiant l'accessibilité en voiture. En 1972, le grand complexe commercial de Portet constitue alors le plus grand hypermarché d'Europe. Par la suite, d'autres grands pôles commerciaux au rayonnement régional s'établissent comme à Roques (1974), à Fenouillet (1978), à Labège et Saint-Orens (1980), et plus récemment à Blagnac (1993) ou au Perget à Colomiers (2000).

De 1960 à 1990, la forte attractivité de ces grandes surfaces, notamment pour la partie la plus jeune de la population pour laquelle 15mn à pied sont devenues 15mn en voiture, vide progressivement les espaces intermédiaires de leurs commerces alimentaires de proximité. Cette attractivité reste d'actualité : entre 2005 et 2010, les neuf grands centres commerciaux de l'agglomération ont gagné cinq points de part de marché. Avec 71% de part de marché, ils captent ainsi les deux tiers des dépenses globales des ménages de l'agglomération estimées à 7,25 milliards d'euros en 2008. Pendant la même période, le petit commerce traditionnel (surfaces de vente de moins de 300 m2) perd deux points de part de marché, soit 22% des parts. Les marchés de plein vent et les ventes sur Internet captent chacun 3% des dépenses (Source : Enquête 2009 sur le comportement d'achat des ménages - données CCI Toulouse).

Cette vitalité se traduit par l'extension récente de l'ensemble des centres commerciaux, qui ont tous plus ou moins doublé leur surface entre 2000 et 2011, et le projet de futur centre commercial des Portes de Gascogne à Plaisance du Touch prévoyant 60000m² de surface commerciale. Seul le centre commercial de Basso Cambo a perdu en surface, en diversité et en attractivité, bien qu'il fut le premier à être desservi par le métro. Cette expansion des centres commerciaux concurrence sérieusement le commerce de proximité toulousain qui doit se maintenir pour assurer au quotidien les besoins des habitants, et plus particulièrement des personnes âgées, dont le nombre augmente.

Le tissu commercial toulousain est composé aujourd'hui d'environ 4000 commerces et de 3800 activités de services, dont 2513 dans l'hyper centre et 1132 dans le centre ville élargi (les quartiers situés entre les boulevards et le canal tels que Matabiau, Saint-Aubin…). Toulouse dispose de commerces de proximité particulièrement concentrés dans le centre-ville et le long des axes des faubourgs sur lesquels la densité commerciale diminue au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre. Au cours de ces vingt dernières années, de nouveaux supermarchés



Hypermarché de Purpan

« Entre 2005 et 2010, les neuf grands centres commerciaux de l'agglomération ont gagné cinq points de part de marché. »



Les Carmes

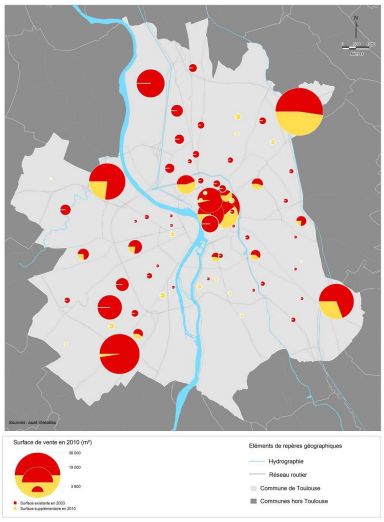
« Le tissu commercial toulousain est composé aujourd'hui d'environ 4000 commerces et de 3800 activités de services. »

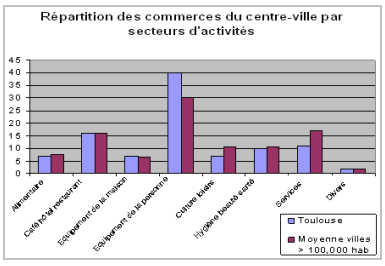


Commerces faubourg Bonnefoy

« L'hyper centre toulousain demeure le premier pôle commercial régional. »

Evolution de la surface des commerces de 300 m2 ou plus, entre 2003 et 2010





et supérettes se sont installés dans les quartiers centraux, accompagnant le retour de la population vers ces quartiers (Bayard, Honoré Serres et Compans), tandis que d'autres suivaient la progression de l'urbanisation en périphérie (Lardenne, Lafourguette, Château de l'Hers et Soupetard).

Les quartiers centraux de la ville ont également connu une augmentation du nombre de restaurants due aux changements intervenus dans les modes de vie et notamment ceux liés à l'organisation du temps de travail. En revanche, entre 2006 et 2009, le nombre de commerces de proximité a baissé à l'exception des bureaux de tabac, des supérettes, des débits de boisson et des épiceries fines (progression entre 0% et 36%). Les supérettes jouent un rôle important en complétant l'offre alimentaire par un maillage plus homogène du territoire que les supermarchés. Elles trouvent leur légitimité, en tant que locomotives des commerces de proximité.

Secteurs	Commerces	
Hyper Centre	2510	31%
Centre ville élargi	721	9%
10 faubourgs	1130	14%
15 cœurs de quartier	398	5%
Une quarantaine de pôles commerciaux de proximité	624	8%
Centre commercial Gramont	40 000m² (23 grandes surfaces)	
Centre commercial Purpan	23 000 m² (13 grandes surfaces)	
Centre commercial Basso Cambo	12 000m² (4 grandes surfaces)	

L'hyper centre toulousain demeure le premier pôle commercial régional mais doit faire face à l'expansion des centres commerciaux périphériques et également au développement de commerces de prestations immatérielles sur ses principaux axes commerçants. Il constitue un lieu de vie essentiel qu'il convient de préserver et de renforcer notamment pour ses activités commerciales. Son rayonnement régional et son attractivité sont indéniables, renforcés ces dernières années avec la réhabilitation du centre commercial Saint-Georges, la création de la ligne de métro B desservant entre autre le centre commercial de Compans-Caffarelli ouvert en 1991, et par des investissements lourds de la collectivité pour rendre aux piétons des espaces plus confortables et plus surs. L'hyper centre se caractérise ainsi par une offre commerciale diversifiée, pointue et orientée sur les équipements à la personne (40%), les cafés et restaurants et les services.

Le tissu commercial est composé de nombreux commerçants indépendants de qualité ainsi que d'enseignes nationales (30%). L'hyper centre est marqué également par l'affirmation du commerce de luxe entre Alsace-Lorraine et Wilson et autour de St Etienne. Les surfaces de ventes de petites tailles (57m² en moyenne), très présentes en centre ville, ne sont pas toujours adaptées aux formats des enseignes, cependant le centre ville compte plusieurs grands magasins locomotives (Galeries Lafayette, Monoprix, La Fnac, Virgin, Midica, Darty, le centre commercial St Georges). Le taux de vacance y est faible (4%) mais le taux de rotation est élevé (plus de 50% entre 1998 et 2006).

Entre boulevards et canal, les pôles commerciaux du centre ville élargi sont ouverts sur l'ensemble de la ville. Regroupant Compans Caffarelli, Honoré Serres, Concorde, Jeanne d'Arc – Matabiau, Jean Jaurés, Saint-Aubin et Saint-Cyprien – République, ces secteurs présentent une offre hétérogène dominée par les hôtels, bars et restaurants (44%) et par une offre alimentaire relativement faible (13%) même avec le développement récent des supérettes de proximité. L'espace public de qualité variable et un taux de vacance important (10% en moyenne) confèrent parfois un climat d'insécurité peu propice au développement des commerces. Le réaménagement qualitatif de l'espace public et l'arrivée de la LGV vont impacter de façon positive l'évolution du tissu commercial.

Parallèlement, les commerces des 10 faubourgs toulousains (Minimes, Bonnefoy, Pujol-Chaubet, Saint-Michel, Sept Deniers, Jean Rieux, Pont des Demoiselles, Croix de Pierre, Saint-Agne et Etienne Billières), synonymes de vie et d'animation, sont fragilisés par l'évolution des modes de consommation et par l'augmentation des commerces de prestations immatérielles et du tertiaire de proximité (banques, assurance), remplaçant progressivement les commerces de

proximité. Ils se caractérisent ainsi par des linéaires commerciaux fragmentés et discontinus où la densité commerciale est faible (7 commerces pour 100 mètre de linéaire de rue). L'offre commerciale est dominée par des petits commerces tels que les cafés - restaurants (25%) et l'alimentaire (14%). Les faubourgs correspondent à des tissus urbains anciens structurés autour d'un axe principal, souvent très routier, associé à de nombreux équipements publics. Les faubourgs disposant d'une locomotive alimentaire de moyenne surface bénéficient du dynamisme le plus important (Saint-Michel, Bonnefoy, Pont des Demoiselles, Minimes, Etienne Billières).


Commerces Avenue Jules Julien

Les 14 cœurs de quartier toulousains occupent à la fois une fonction de pôle commercial de proximité, mais également de centre de quartier, qu'il s'agisse d'anciens noyaux villageois (Lalande, les Izards, Croix-Daurade, Lardenne, Saint-Simon, La Fourguette, Pouvourville, Saint-Martin du Touch) ou de cœurs de quartier plus récents (Les Pradettes, Desbals, Reynerie, Bellefontaine, Empalot, L'Ormeau). Tout comme les faubourgs, ces pôles de proximité subissent l'évolution des modes de consommation, l'augmentation de commerces de prestations immatérielles et la concurrence des centres commerciaux périphériques. Souvent organisée autour d'une place, l'offre commerciale comprend majoritairement de l'alimentaire (29%) mais aussi des cafés - restaurants (25%) orientés vers la restauration rapide (37% de l'offre en restauration). Les buralistes, les pharmacies et les fleuristes sont également très présents.

« Les 14 cœurs de quartier toulousains occupent à la fois une fonction de pôle commercial de proximité, mais également de centre de quartier. »

L'offre commerciale à Toulouse est complétée par la présence de nombreux marchés couverts et de « plein-vent » situés dans les faubourgs, les quartiers d'habitat collectif, certains noyaux villageois et dans le centre-ville qui accueille les plus importants : le marché couvert de Victor Hugo, les marchés hebdomadaires de plein vent du Capitole, de St Sernin et le marché quotidien des boulevards.

Toulouse compte également 2 marchés couverts : aux Carmes et à Victor Hugo, 20 marchés de plein vent hebdomadaires dont les plus notables sont Ravelin et Saint-Aubin, 7 marchés bi-hebdomadaires et 5 marchés quotidiens. Ces marchés participent à l'animation commerciale des quartiers et constituent de véritables lieux de vie et de rencontre. Leur model économique et leur vitalité sont cependant fragiles, toute nouvelle création devant être examinée au regard de l'existant.


Commerces Avenue des Etats-Unis

Au delà des marchés traditionnels alimentaires, Toulouse propose de nombreux marchés originaux et spécifiques tels que le marché de l'art place de l'Olivier, les bouquinistes place Saint-Etienne et place Arnaud Bernard, les brocantes place Saint-Sernin, allées Jules Guesde et allées Gabriel Biénès, le marché des fripes à la Reynerie mais aussi le marché des papiers de collection et des jouets anciens à Saint-Cyprien. Plusieurs foires annuelles ciblées s'ajoutent à l'offre comme la foire à l'ail et au miel, la foire de la Colombette et le village de Noël installé sur la place Capitole qui accueille 130 chalets durant trois semaines.

« Toulouse propose de nombreux marchés »

Le commerce de gros disparaît progressivement du centre ville, où de rares magasins sont encore présents dans le secteur de la place de la Bourse. On le retrouve sur différents secteurs de la Ville : Thibaud et Candie au sud-ouest, Gabardie au nord-est, Lalande et Fondeyre au nord, Montaudran au sud-est et Basso Cambo à l'ouest. Sur ces sites se développent également les Drive et entrepôts de e-commerce, non soumis à la réglementation d'autorisation commerciale

Pour redynamiser la fonction commerciale traditionnelle des quartiers et développer l'attractivité de l'hyper centre, la ville de Toulouse, en partenariat avec les Chambres consulaires et les associations de commerçants, a mis en œuvre, depuis plusieurs années, une politique de revitalisation dans les quartiers commerçants avec un double objectif :

l'amélioration de l'accessibilité et de la circulation (parcs de stationnement centraux, réorganisation des transports en commun métro-bus…)

La requalification des espaces publics pour offrir au chaland un espace plus convivial.

Cette opération a commencé au début des années 2000 au centre-ville avec la réalisation d'un plateau à priorité piétonne relié aux principales places du Capitole, d'Esquirol et de St Georges. La semi-piétonnisation s'est étendue du Taur à St-Etienne et sur d'autres quartiers, ponctuellement. Ainsi des quartiers comme les Carmes et la Daurade ont trouvé un nouveau


Marché de Saint-Aubin

souffle. Depuis, des opérations de piétonisation ont été réalisées comme l'axe cardo romain de la Place des Carmes à la place Saint Sernin, en juillet 2010. Seule la circulation au pas des riverains, des livreurs, des urgences et des deux roues est tolérée grâce à l'installation de bornes contrôlant l'accès à l'entrée de la rue des Marchands, de la rue des Changes, de la rue du Taur, de la rue Temponiéres, de la rue Alsace Lorraine et de la rue de la Pomme. Ces opérations de piétonisation portent ainsi à prés de 8 km la longueur des axes piétons.

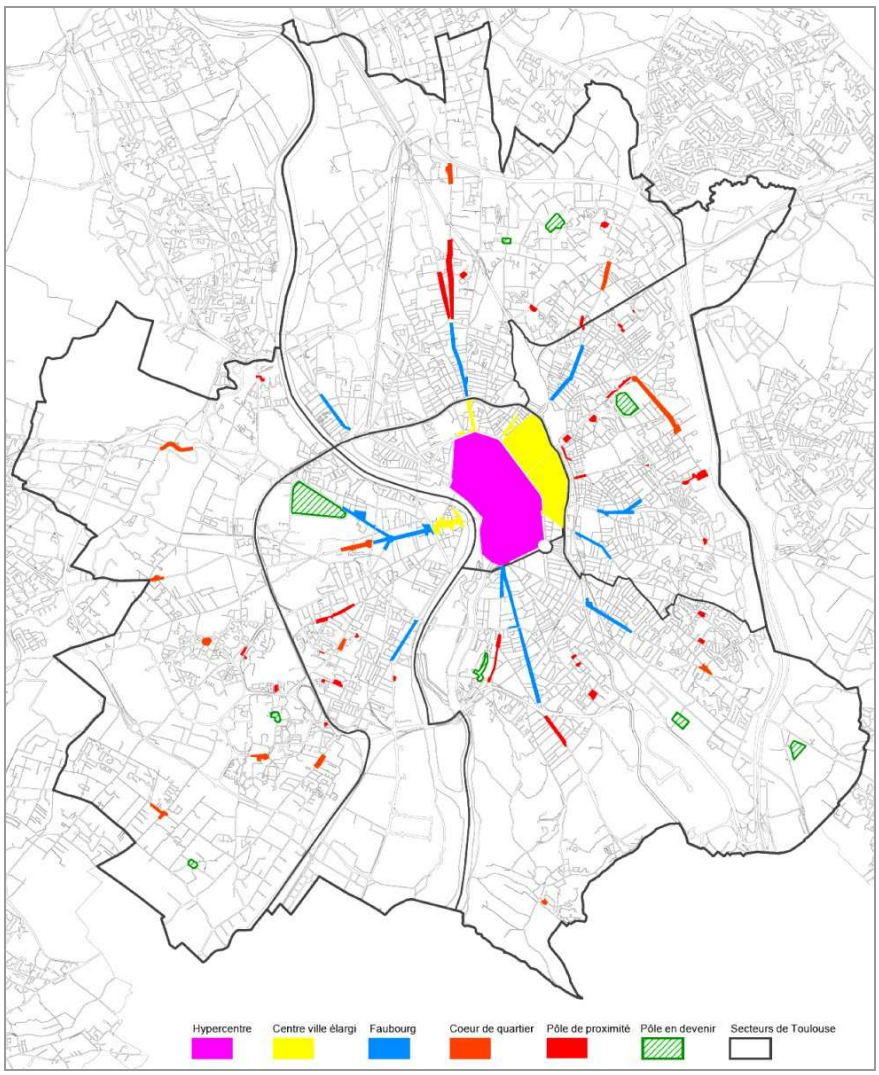
« Ces opérations de piétonisation portent ainsi à prés de 8 km la longueur des axes piétons. »

Depuis 2008, la Ville de Toulouse a inscrit le commerce au cœur de son projet de ville, mobilisant l'ensemble des leviers, mixant concertation et réglementation. La plupart des actions mises en œuvre sont discutées au sein de la Conférence du Commerce et de l'Artisanat, qui rassemble les principaux acteurs tels que les Chambres consulaires, les associations de commerçants, des professionnels de l'urbanisme commercial, des syndicats professionnels. Un ambitieux programme de communication et d'animation, ainsi que la refonte du mode de financement des illuminations de Noël, sont élaborés dans le cadre d'une convention avec les chambres consulaires : le Plan Local d'Actions 2009-2013, pour le développement du commerce, de l'artisanat de vitrines et des services toulousains.



Rue de la Trinité

Secteurs à enjeux du commerce toulousain



« La ville a instauré le droit de préemption commerciale sur 25 périmètres de sauvegarde du commerce et de l'artisanat »



Rue Saint-Antoine du T

En octobre 2010, la ville a instauré le droit de préemption commerciale sur 25 périmètres de sauvegarde du commerce et de l'artisanat, sur la base d'un diagnostic commercial précis.

Environ 500 cessions de fonds artisanaux, de fonds de commerce et de baux commerciaux sont examinées chaque année. Lorsque la diversité commerciale est menacée, la commune intervient auprès du cédant pour réorienter la vente ou envisager la préemption.

Pour compléter cette mesure, une charte d'orientation, pour l'attractivité du centre ville et des quartiers, a été signée par la ville de Toulouse et le comité des banques, ce dernier s'engageant à prendre contact avec la Ville pour tout nouveau projet d'agence bancaire ou de distributeur de billets, qui devront être de préférence localisé à l'extérieur des 14 périmètres de protection du commerce et de l'artisanat.

Les orientations retenues pour l'aménagement commercial de la ville de Toulouse répondent également à un cadre plus large qu'est le volet commercial du Scot : le Document d'Aménagement Commercial de la Grande Agglomération toulousaine. Ce document approuvé par le Comité Syndical du Smeat le 17 juin 2009, constitue un cadre de référence partagé pour l'aménagement commercial et fixe des principes généraux par niveaux d'offre commerciale en terme de localisation, d'extension et de création de SHON commerciale. Pour la première fois, il fixe des limites quantitatives aux pôles commerciaux périphériques, tout en encourageant l'expansion des commerces de centre ville.

La prise en compte du commerce en amont de toute opération publique d'aménagement, complète ce dispositif.



Charte d'orientation pour l'attractivité du centre ville et des quartiers

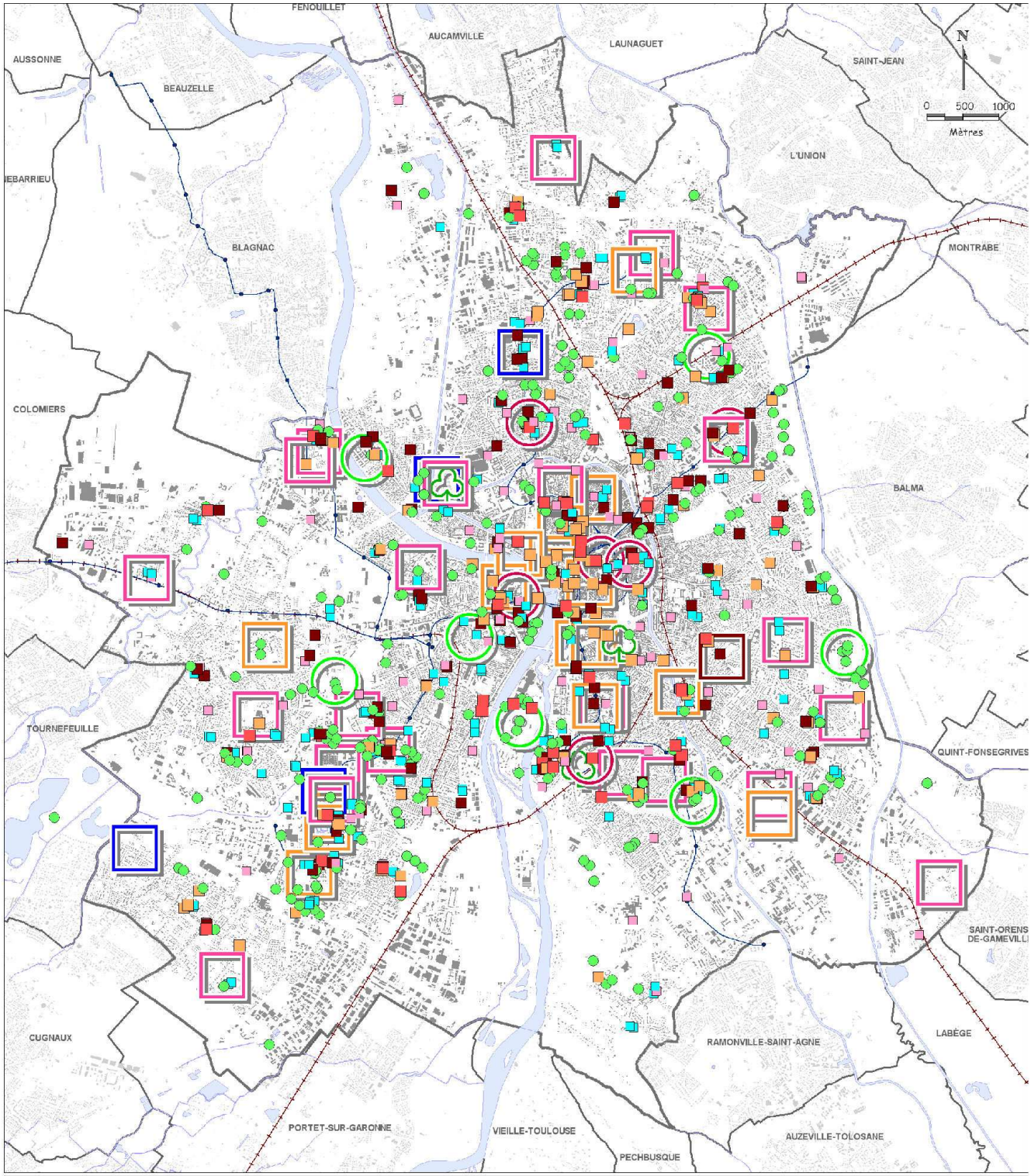
Atouts / Opportunité	Contraintes / Faiblesses
• Les cœurs de quartiers occupent à la fois fonction pôle commercial de proximité et centre de quartier. • Instauration du Droit de Préemption Commercial sur 25 périmètres. • Action sur la vie et le lien social.	• Implantation des surfaces commerciales sur une simple logique de captation de flux. • Fragilité des commerces de proximité de par la multiplication des GMS et leur forte attractivité
Besoins répertoriés / Enjeux	
• Politique de revitalisation des quartiers commerçants. • Améliorer l'accessibilité. • Requalifier l'espace public • Soutenir la diversité commerciale du centre ville et favoriser le commerce de proximité dans les quartiers • Maintenir un équilibre entre l'offre du centre ville et celle des centres commerciaux périphériques.	

Le centre ville de Toulouse, animé par des commerces et services attractifs et innovants, demeure la vitrine de la métropôle. Toutefois, l'expansion des surfaces commerciales périphériques, l'évolution des modes de consommation et le développement d'activités de service dans les quartiers transforment progressivement le paysage commercial toulousain. Le maintien d'un équilibre entre offre de centre ville et centres commerciaux périphériques, la dynamisation et le développement des commerces de proximité dans les quartiers vecteurs d'animation et de lien social, sont des enjeux pour la qualité de vie et de l'attractivité de la ville centre.

Sources :

- *Services de la ville de Toulouse et de la Communauté Urbaine Toulouse métropole*
- *« Charte d'orientation pour renforcer, par la dynamique commerciale, l'attractivité du centre-ville de Toulouse et de ses quartiers », Les cahiers du commerce n°2, mairie de Toulouse, mars 2011*
- *« Document d'Aménagement Commercial de la Grande Agglomération Toulousaine », SMEAT, AUAT, juin 2009*
- *« Schéma de Développement Commercial - aire urbaine de Toulouse », Observatoire Départemental de l'Equipement commercial de la Haute-Garonne, 2005*
- *« Périmètres de sauvegarde du commerce et de l'artisanat pour la mise en œuvre du droit de préemption des fonds artisanaux, des fonds de commerces et des baux commerciaux », Mairie de Toulouse, 2010*

Les équipements municipaux



LEGENDE

Les équipements municipaux

Equipements existants :

- Accueil petite enfance
- Education (écoles maternelles et élémentaires)
- Culture et Animation socio-culturelle
- Installations sportives
- Solidarité
- Vie citoyenne

Equipements en projets pour 2011 à 2014 :

- Petite enfance
- Education
- Jeunesse/Animation socio-culturelle/Culture
- Espaces verts
- Jeunesse/Animation socio-culturelle/Sports
- Solidarité
- Démocratie de proximité

Sources : Mairie de Toulouse

2/ Quelles conditions de vie mettons-nous en commun ?

D/ Les équipements

Toulouse, dotée de toutes les fonctions urbaines, a su développer une offre en équipements, de proximité d'une part, en faveur de la cohésion sociale et, d'autre part, à vocation métropolitaine, régionale voire nationale. C'est ainsi, par le déploiement d'une offre d'équipements et événements que la qualité de vie des Toulousains est reconnue à l'échelle nationale voire européenne.

… des équipements culturels et sociaux-culturels diversifiés…

Entre les années 1960 et 1980, Toulouse ambitionne de se hisser au rang de grande métropole régionale en développant notamment de grands équipements culturels mais aussi des équipements susceptibles de répondre aux besoins des quartiers.

Après les centres culturels de Croix Baragnon et des Mazades réalisés dès les années 60, la rénovation du théâtre du Capitole en 1973, celle de la Halle aux Grains (1986-1988), la ville complète son offre culturelle par la réalisation de l'Espace Saint-Cyprien (1983), l'espace Bonnefoy (1984) ou le théâtre Garonne (1989).

Mais, c'est à partir des années 1990, avec le Conservatoire National de Région Larrey (1993), la fondation Bemberg (1995), et surtout la Cité de l'Espace et le Centre des Congrès Compans-Caffarelli (1997), que Toulouse affiche un rayonnement international.

D'autres réalisations aussi prestigieuses ont suivi : le Théâtre de la Cité (1998), l'auditorium Saint-Pierre des Cuisines (1998), le Zénith sur une partie du site de l'ancienne cartoucherie (1999), l'Espace d'Art Moderne et Contemporain dans les anciens abattoirs (2000), la Médiathèque José Cabanis (2004).

Toulouse dispose de grands équipements culturels à vocation métropolitaine qui renforcent l'attrait touristique de la ville (voir partie relative au Tourisme). L'augmentation de la population étudiante et des jeunes actifs, le nombre croissant de touristes, le tourisme d'affaires, contribuent au succès de ces lieux culturels qui restent essentiellement concentrés au cœur de la ville. L'enjeu est de développer, au cœur des quartiers, les manifestations et structures culturelles ; de faire de Toulouse, une métropole à vivre.

En 2008, le Museum rouvre ses portes sur l'ancien site, Allées Jules Guesde, aux portes du Jardin des Plantes et s'agrandit de 4 hectares, autour du lac de la Maourine, au cœur du quartier Borderouge en pleine urbanisation. Lieu de découverte, d'information, animations et débats autour de la science et la conscience du vivant, le Muséum offre « de nouveaux espaces pour une nouvelle façon de voir les relations Hommes, nature, environnement » : le Grand Carré, les salles d'exposition, le Jardin botanique Henri Gaussen et le Jardin potager du monde, les bibliothèques mais aussi, le Champ Libre, « agora d'aujourd'hui » où l'on confronte ses expériences et questionnements.

Autre lieu de culture privilégié, la Médiathèque – dédiée à la lecture, à l'information, aux nouvelles technologies et aux loisirs – met à disposition, en 2010, avec les 20 bibliothèques de quartier et les 2 bibliobus desservant 22 points de la ville, plus d' 1 300 000 documents – livres, périodiques, BD, CD, DVD-ROM, films – que près de 70 000 inscrits ont consulté, à raison d'environ 33 documents par personne. Au rez-de-chaussée, la bibliothèque d'étude et de patrimoine en charge des collections historiques de la ville ainsi que du Dépôt légal régional (tous les imprimeurs régionaux étant tenus d'y déposer un exemplaire de leur production) a pour mission de conserver, enrichir et mettre en valeur le patrimoine écrit et de développer un pôle spécialisé concernant tous les domaines de la connaissance.

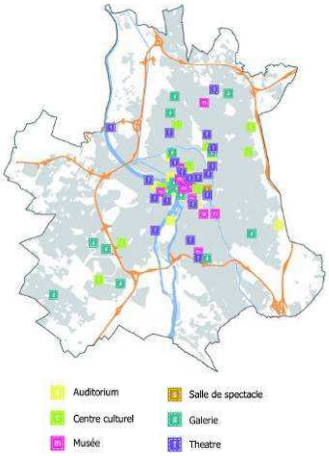
Début 2012, c'est la Médiathèque Grand M qui investit le quartier de Bellefontaine. Ce bâtiment basse consommation équipé de panneaux photovoltaïques – « chantier vert » sur



Le Museum, allées Jules Guesde

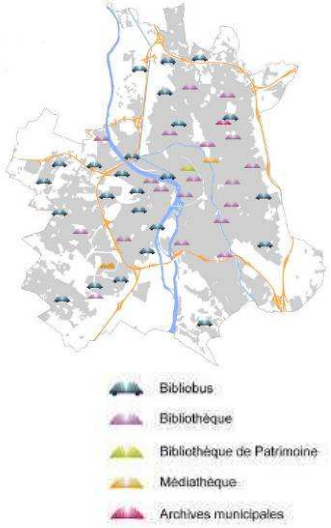
« Toulouse dispose de grands équipements culturels à vocation métropolitaine qui renforcent l'attrait touristique de la ville. »

Les structures culturelles par type



Source : Communauté Urbaine – Observatoire urbain

Le réseau de bibliothèques



Source : Communauté Urbaine – Observatoire urbain

lequel 8 personnes ont notamment effectué 685 heures de Travaux d'Intérêt Général – signe non seulement l'exemplarité de projets inscrits dans une démarche de développement durable mais encore le renouveau des quartiers du Grand Projet de Ville. 24 000 livres, bandes dessinées, 5 000 CD de musique et 2 000 DVD de films sont destinés à être consultés ou empruntés. Un Point Emploi Formation avec des ouvrages sur les métiers, l'emploi et la formation, un Point Parents/Enfants visant à répondre aux interrogations des parents, des outils d'apprentissage de la langue française et une collection de littérature étrangère y sont développés afin de satisfaire, au mieux, aux attentes de la population qui s'est investie dans ce projet culturel fort pour le quartier.

En effet, le diagnostic du Grand Projet de Ville (GPV) faisait ressortir quelques limites concernant les interventions en matière culturelle parmi les habitants des quartiers d'habitat social où deux phénomènes coexistent en parallèle : « d'une part, les difficultés d'accès à la « culture académique », facteur d'intégration par le biais d'un référentiel commun ; d'autre part, la nécessité de prise en compte de la « culture issue de ces quartiers » avec pour conséquence un sentiment accru d'exclusion ».

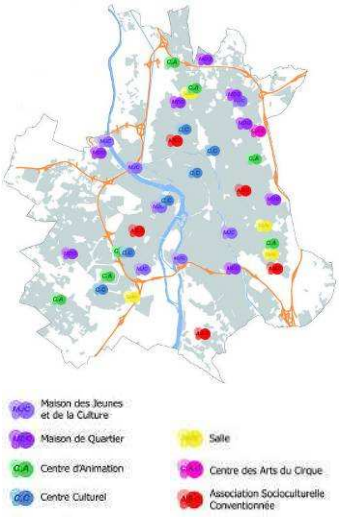
Depuis 2008, Toulouse développe son offre culturelle et pourrait, dans les années à venir, mieux prétendre titre de « capitale européenne de la culture ». De nombreux festivals notamment rythment chaque année davantage les quartiers de la ville. Convivencia, au fil du Canal du Midi, Toucouleurs dans les jardins de la Faourette, Passe ton Bach d'abord à la découverte de trente lieux patrimoniaux insolites ou secrets du centre-ville, Barrio Loco autour des centres culturels de la ville et la Caravane des Cirques qui se déplace sur plusieurs communes de Toulouse métropole et ses environs sont autant de signes d'une action culturelle diversifiée à la portée du plus grand nombre.

« Depuis 2008, Toulouse développe son offre culturelle et pourrait, dans les années à venir, mieux prétendre au titre de "capitale européenne de la culture". »

Les structures d'animation socioculturelle sont le trait d'union entre la pratique culturelle et l'action sociale de la Mairie de Toulouse. En effet, l'animation socioculturelle repose sur la volonté municipale de mettre en œuvre un dispositif différencié d'équipements de proximité, constitué en fonction des besoins locaux et des besoins exprimés jusqu'alors par le seul tissu associatif, enrichi aujourd'hui par une population diversifiée au sein des instances de la Démocratie Locale.

Aujourd'hui, la vile dispose de 7 centres culturels, 7 centres d'animation, 11 maisons de quartier, 4 associations socio-éducatives et 6 MJC. Ainsi, chaque semaine, plus de 12 000 personnes pratiquent une activité artistique tandis que près de 26 000 personnes participent à des activités culturelles, sportives ou de loisirs. Avec 450 levers de rideau et 70 expositions annuelles, ces équipements socio-culturels constituent sans conteste un important réseau de diffusion et de médiation culturelle de proximité.

Les structures d'animation socio-culturelle



Source : Communauté Urbaine – Observatoire urbain

En 2010, la ville de Toulouse a voulu mesurer l'adéquation des projets de la municipalité (prévus et financés dans le programme pluriannuel d'investissements) avec les besoins exprimés par la population au sein des instances de la Démocratie Locale. Ainsi, ont été demandés :

- **secteur Toulouse Centre** : l'appui à un projet porté par des figures locales (San Carles), le devenir d'un bâtiment récemment acquis par la municipalité (Chapelle Casanova) et l'accompagnement à une structure existante (Samba Résille) en complément du projet municipal de la Maison éclusière «Claude Nougaro»,
- **secteur Toulouse Rive Gauche** : le devenir du théâtre de la Digue et l'offre culturelle à Saint-Cyprien, quartier fortement équipé, sans compter les projets de Cité de la Danse sur le site de La Grave , d'équipements restant à définir à Cartoucherie, de création d'une maison de quartier à Bagatelle,
- **secteur Toulouse Nord** : une réflexion globale sur le secteur, sous-équipé, et une « culture de proximité » sur Borderouge et Croix-Daurade tandis qu'une salle Musiques Actuelles est programmée à Borderouge et un équipement d'animation socio-culturelle à JOB, aux Sept-Deniers,
- **secteur Toulouse Est** : le devenir de la « Maison Giscard », écho à un ancien projet porté par la municipalité précédente,

- **secteur Toulouse Sud-Est** : une réflexion concernant la création d'un musée pour la mise en valeur des découvertes archéologiques récentes à Niel où un équipement qu'il reste à définir est bien programmé, au même titre que le « quartier des Sciences » à Saint-Michel et, en termes d'animation socio-culturelle, deux équipements, à Empalot et Pont des Demoiselles – Saint-Exupéry,
- **secteur Toulouse Ouest** : des locaux culturels et socio-culturels, en particulier aux Arènes Romaines et aux Pradettes ; la Médiathèque Grand M ouvrant ses portes à Reynerie-Bellefontaine précédant la réalisation de la Maison de l'Image et d'un autre équipement culturel à Reynerie ainsi que, en termes d'animation socio-culturelle, d'une salle polyvalente au Petit capitole, d'un centre d'animation aux Pradettes et d'une maison de quartier à Reynerie.



Le chantier de la Médiathèque Grand M

… Une demande soutenue dans le secteur Petite Enfance

Entre 2000 et 2008, la ville de Toulouse a enregistré 52 000 naissances, ce qui représente près de 1/10ème de la population totale ; tandis que l'on recense, en 2008, près de 18 000 enfants de 0 à 3 ans.

Pour leur accueil, la Mairie de Toulouse gère 124 établissements d'accueil de la petite enfance, de façon directe, indirecte ainsi qu'en partenariat avec la CAF (Caisse d'Allocations Familiales).

« Entre 2000 et 2008, la ville de Toulouse a enregistré 52 000 naissances, ce qui représente près de 1/10ème de la population totale.»

Les établissements d'accueil des 0-3 ans

	NOMBRE	PLACES	
	2010	2010	2003
Crèches, multi-accueil, haltes-garderies municipales	33	1713	1309
Crèches collectives du Centre Communal d'Action Sociale	17	924	864
Haltes-garderies CAF/Mairie	7	145	262
Crèches, multi-accueil, haltes-garderies associatives	64	1732	1038
Crèches hospitalières	2	185	115
Crèche universitaire	1	60	0
Tous établissements	**124**	**4759**	**3588**

Source : Communauté Urbaine – Observatoire urbain



Un espace de jeux de la Petite Enfance

La crèche universitaire « Upsimômes » a ouvert à la rentrée 2008 sur le campus de Rangueil. 40 places sont réservées aux enfants du personnel de l'Université Paul Sabatier et 20 à ceux de ses étudiants.

L'ensemble des structures représente plus de 4 700 places en crèche, soit près de 1 200 de plus qu'en 2003. A ces structures s'ajoutent le réseau d'assistantes maternelles agréées indépendantes (près de 500 recensées auprès de la CAF), ainsi que les crèches familiales et parentales.

7 relais Assistantes Maternelles, animés par des professionnels, favorisent par ailleurs les rencontres et échanges entre les familles et les assistantes dans les quartiers de Saint-Cyprien, des Arènes, des Pradettes, de Croix-Daurade, de Lapujade, du Pont des Demoiselles et de Pouvourville.

« L'ensemble des structures représente plus de 4 700 places en crèche, soit près de 1 200 de plus qu'en 2003. »

En 2008, le taux moyen d'activité des femmes et des hommes de 25 à 40 ans représente près de 87%. Cela laisse présager une demande de places en crèche très supérieure à l'offre, même si 30% des femmes et moins de 10% des hommes de cette tranche d'âge exercent leur profession à temps partiel.

La politique de la Mairie de Toulouse se caractérise donc par une offre d'accueil diversifiée et permet à Toulouse d'être l'une des premières villes de France pour le nombre de placements offerts à la journée.

Cependant, malgré une offre croissante de places, de nombreux établissements ont toujours

d'importantes listes d'attente pour les inscriptions.

La capacité d'accueil de la petite enfance constitue un préalable au choix d'installation des familles dans la ville et dans ses quartiers. Il est important de véritablement programmer la création de structures afin d'anticiper les besoins des nouveaux arrivants, notamment dans les secteurs en pleine urbanisation ou au renouvellement urbain conséquent.

L'effort de création de nouvelles places en crèche, entrepris en partenariat avec la CAF, se poursuit. 1 000 places supplémentaires sont prévues sur la période 2009-2014.

En 2010, la ville de Toulouse, au sein des instances de la Démocratie Locale, a recensé les besoins suivants :

- **secteur Toulouse Centre :** 3 structures d'accueil (Fourtanié, Arnaud Bernard et Châlets) tandis que peu de besoins ont été exprimés dans ce secteur où l'offre est déjà supérieure à la moyenne de la ville,
- **secteur Toulouse Rive Gauche :** 4 structures d'accueil (Patte d'Oie, Oncopôle, Bagatelle-Ronsard, Bourrassol) et 1 espace Enfance/Famille (Cartoucherie) en réponse aux besoins exprimés dans un secteur sous-équipé en la matière par rapport à la moyenne de la ville,
- **secteur Toulouse Nord :** 6 structures d'accueil (Ponts-Jumeaux, Negreneys, Barrière de Paris, Grand Selve, Cazal-Avranches, Borderouge Nord), 1 espace Accueil Parents/Enfants (Moulis Croix-Bénite) et 1 équipement non formalisé (Sept-Deniers), en réponse aux besoins exprimés dans un secteur non seulement sous-équipé mais également en pleine urbanisation,
- **secteur Toulouse Est :** 3 structures d'accueil (Jolimont, Soupetard, château de l'Hers) dans un secteur enregistrant une très faible demande, concentrée sur le quartier de Limayrac,
- **secteur Toulouse Sud-Est :** 4 structures d'accueil (Montaudran, Malepère, La Terrasse, Rangueil) ne répondant pas, dans ce secteur largement équipé en la matière, à une demande de la population mais au plan d'ensemble de la municipalité,
- **secteur Toulouse Ouest :** 5 structures d'accueil (Flambère, Pradettes-Bordeblanche, Reynerie, Saint-Simon - Tibaous, Lafourguette) et 1 espace d'accueil Parents/Enfant, en réponse à la demande de la population et d'un besoin objectif dans un secteur sous-équipé où le taux de natalité est le plus élevé de la ville.

Ce sont donc 29 projets d'équipement Petite Enfance qui sont projetés d'ici 2014 afin de répondre, au mieux, aux besoins de la population exprimés par les habitants de chaque secteur, et ceux avérés, au regard notamment de la croissance démographique observée dans certains quartiers, ainsi que ceux prévus dans d'autres secteurs du fait de grands projets à dominante d'habitat.



Le multi-accueil Saint-Denis

« Malgré une offre croissante de places, de nombreux établissements ont toujours d'importantes listes d'attente. »

Toulouse.fr dossier unique interactif MAIRIE DE TOULOUSE

Ce dossier unique permet de collecter les informations du foyer et de simplifier les démarches administratives pour faciliter les inscriptions futures auprès des Directions de la Petite Enfance, de l'Éducation, de l'Enfance et des Loisirs, de l'Animation socioculturelle et des Sports.

… pour une scolarisation de la maternelle à l'enseignement supérieur…

De l'école maternelle aux établissements d'enseignement supérieur, près de 132 000 personnes sont scolarisées, soit 30% de sa population totale.

Nombre de personnes scolarisées par tranche d'age en 2007

	2-5 ans	6-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	Plus de 25 ans
Toulouse	12509	32882	11989	60686	13989
Toulouse métropole	21487	62998	22102	71986	16326
Poids de Toulouse	58 %	52 %	54 %	84 %	86 %

Source : INSEE – RP 2007

En 2007, plus de 80 000 élèves sont inscrits dans les écoles – maternelles et primaires – et collèges, répartis sur l'ensemble de la ville, qu'ils soient publics ou privés.

Dans les années 1960-70, la politique d'équipement scolaire de la ville accompagne une croissance urbaine importante. Plusieurs grands groupes scolaires ont été réalisés, notamment

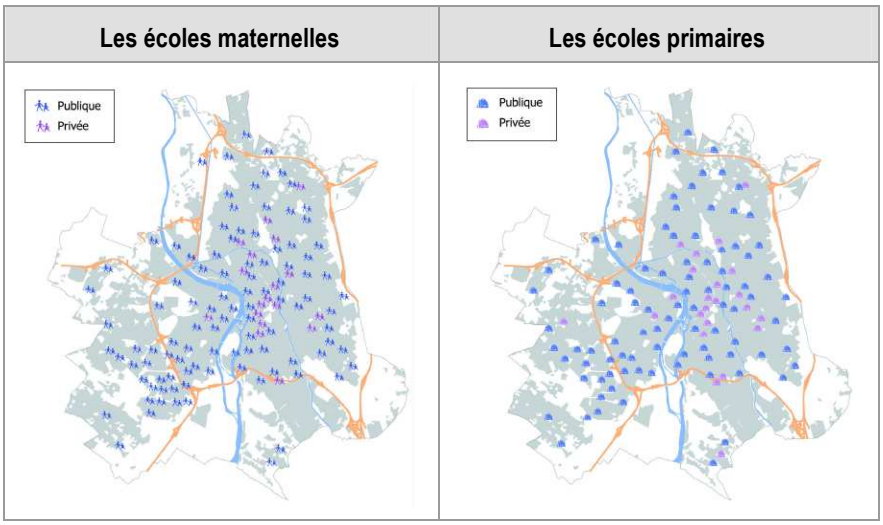


Inauguration du « bois des petits dégourdis», multi-accueil à Croix-Daurade

dans les nouveaux quartiers du Mirail.

Durant la période 1982-2000, les effectifs des écoles publiques pré-élémentaires et élémentaires ont enregistré une baisse de 17,5%. La politique de la ville prend alors une orientation plus qualitative pour améliorer les conditions de la scolarité, par la réhabilitation et l'adaptation des locaux aux nouvelles exigences de la vie sociale et familiale (cantines, garderies).

En 2003-2004, Toulouse compte 103 écoles maternelles et 88 écoles primaires publiques, lesquelles sont très souvent réunies en groupes scolaires qui se répartissent dans les quartiers au plus près des familles. Les structures publiques accueillent, pour l'année scolaire 2009-2010, respectivement 88 et 84% des effectifs de maternelle et d'élémentaire. Les effectifs du secteur privé ont, cette année, augmenté, après avoir baissé l'année précédente, tandis que les effectifs totaux public/privé ont diminué.



Source : Communauté Urbaine – Observatoire urbain

Un programme d'ampleur de réhabilitation des écoles est lancé : 60 millions d'euros y seront consacrés.

En 2009, un audit de l'ensemble des bâtiments scolaires a été réalisé. Il a mis en lumière des priorités concernant des travaux d'amélioration de la sécurité, des sanitaires, des cours de récréation, de l'état général des bâtiments et, dans certains cas, la nécessité de restructuration comme celle du passage de l'école Michelet.

C'est ainsi que la municipalité améliore le confort et la sécurité (école élémentaire Armand Leygue), crée une salle polyvalente sous le préau de l'école élémentaire de Lalande et augmente la performance énergétique de bâtiments des écoles élémentaires Henri Guillaumet, Ernest Renan et Michoun ou des maternelles Michelet et Ronsard.

Au cœur des écoles maternelles et primaires, publiques ou privées, la mise en place de Centres de Loisirs Associés à l'Ecole (CLAE) s'inscrit, dans une volonté d'offrir aux enfants les meilleures conditions de réussite scolaire et éducative, favorisant ainsi la réduction des inégalités. Ce sont près de 8 800 enfants qui sont accueillis dans les CLAE maternels et 13 000 dans les CLAE élémentaires. Pour soutenir leur développement, plus de 16 millions d'euros ont été investis par la mairie de Toulouse en 2009 qui finance également 5 CLAE dans les écoles privées élémentaires (la Calandreta, AEN la Prairie, Saint-Joseph et Notre-Dames des Anges, Notre-Dame de Montalembert) et 1 dans une école privée en maternelle (la Calandreta).



Ecole maternelle publique « Acacias » de Soupetard

« De l'école maternelle aux établissements d'enseignement supérieur, près de 132 000 personnes sont scolarisées, soit 30 % de la population totale.»



Un atelier dans une école maternelle

Effectif scolaire des écoles maternelles de Toulouse

	effectif total	dans le public
2005-2006	13 777	11 732
2006-2007	13 718	11 756
2007-2008	13 624	11 664
2008-2009	13 309	11 809
2009-2010	13 198	11 598

Source : Communauté Urbaine – Observatoire urbain

Effectif scolaire des écoles élémentaires de Toulouse

	effectif total	dans le public
2005-2006	19 151	116 226
2006-2007	19 389	16 397
2007-2008	19 072	16 039
2008-2009	18 860	16 044
2009-2010	18 702	15 700

Source : Communauté Urbaine – Observatoire urbain



Groupe scolaire des Oustalous

« Ce sont près de 8 800 enfants qui sont accueillis dans les CLAE maternels et 13 000 dans les CLAE élémentaires. »



Collège Pierre de Fermat

Effectif des collèges et lycées de Toulouse

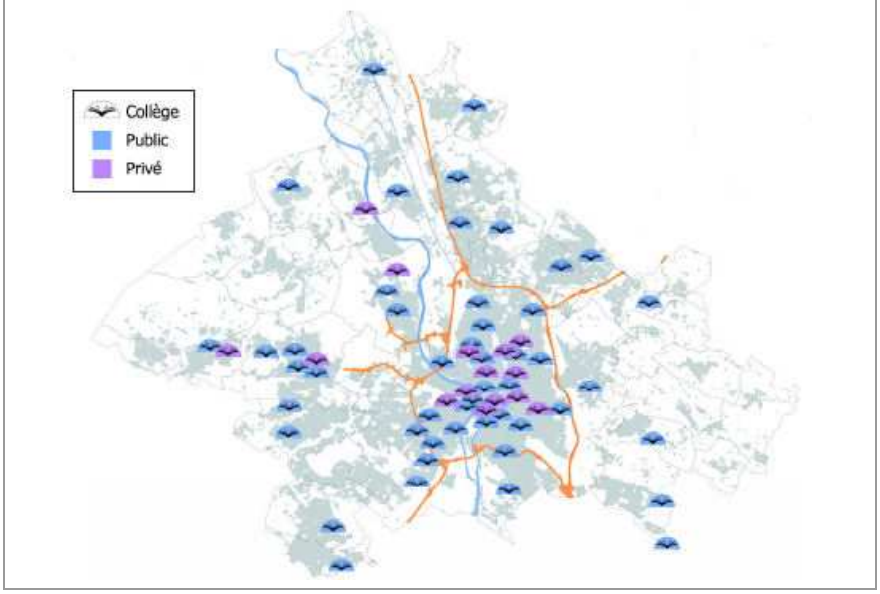
	Inscrits	Etablissements
Collèges	**15 231**	**36**
publics	10 525	24
privés	4 706	12
Lycées	**23 868**	**25**
publics	18 853	13
privés	5 015	12
Lycées professionnels	**7 428**	**21**
publics	4 889	9
privés	2 539	12

Source : Communauté Urbaine – Observatoire urbain

Au programme pluriannuel d'investissements, sont prévus dans les deux secteurs de la Démocratie Locale où l'urbanisation croissante accentue la demande de la population :

- **secteur Toulouse Nord** : 2 groupes scolaires (La Salade et Ponts-Jumeaux) et 1 maternelle (Avranches),
- **secteur Toulouse Ouest** : 1 groupe scolaire (Saint-Simon – Guilhermy).

Les collèges de la Communauté Urbaine de Toulouse métropole

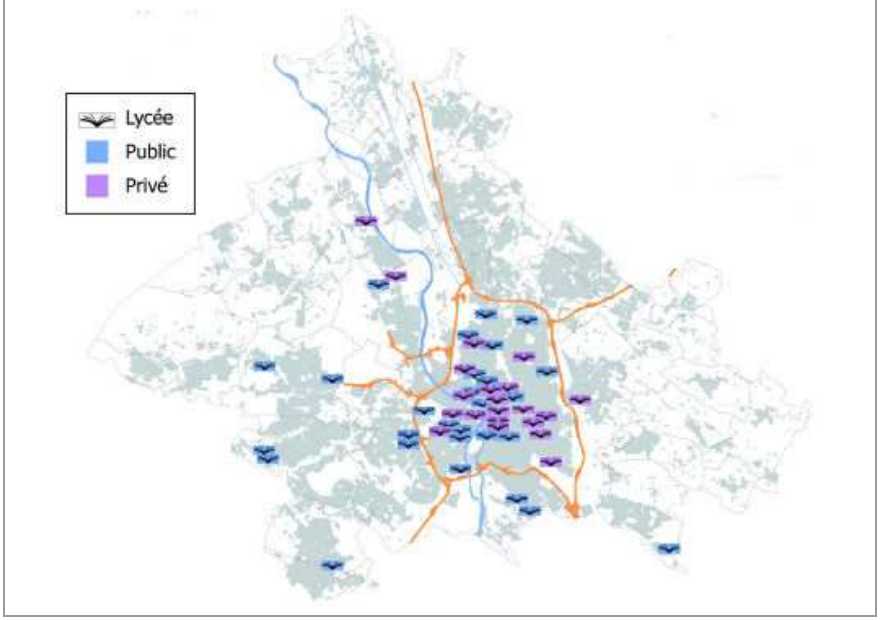


Source : Communauté Urbaine – Observatoire urbain

En 2010, 46 527 élèves sont inscrits dans les 92 collèges et lycées de la ville – 46 établissements publics et 36 privés – c'est-à-dire 15 000 collégiens et lycéens de plus qu'en 2000.

33% des élèves du secondaire sont au collège, 51% au lycée et 16% dans un lycée professionnel, tandis que 74% des effectifs sont inscrits dans le public.

Les lycées de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse



Source : Communauté Urbaine – Observatoire urbain

Les collèges sont bien répartis à l'échelle communale, en particulier les 24 du secteur public. Ceux du secteur privé, deux fois moins nombreux, sont, en effet, davantage concentrés au cœur de la ville-centre.

Les 13 lycées publics sont en nombre équivalant aux lycées privés (12) et accueillent 79% des effectifs totaux. Les 12 lycées professionnels privés accueillent 2 539 élèves tandis que les 9 du secteur public en concentrent presque le double (4 889).

Dans le cadre des instances de la Démocratie Locale de la ville – bien que celle-ci ne soit pas compétente en la matière, la population du secteur Toulouse Ouest a demandé la création d'un collège dans le secteur des Arènes Romaines – Saint-Martin-du-Touch, les élèves étant rattachés à Clémence Isaure dans le quartier Saint-Cyprien (secteur Rive Gauche).

3° ville universitaire de France, Toulouse regroupe également 4 universités et 14 écoles d'ingénieurs, accueillant plus de 85 000 étudiants, dont près des ¾ dans le secteur public. 163 unités de recherche, 15 écoles doctorales couvrant l'ensemble des disciplines rendent Toulouse particulièrement attractive pour les étudiants ; une attractivité qui devrait augmenter au travers, notamment, du grand projet de Plaine Campus, au Sud-Est de l'agglomération.



Lycée des Arènes

« 3 ° ville universitaire de France, Toulouse regroupe également 4 universités et 14 écoles d'ingénieurs accueillant plus de 85 000 étudiants dont près des ¾ dans le secteur public. »

… des équipements sportifs pour tous…

L'effort que la Ville consacre au sport permet une large pratique pour tous les Toulousains. Elle concerne le sport d'élite mais aussi le sport amateur. Si le Stade Toulousain, le Toulouse-Football-Club, les Dauphins du TOEC, les Spacer's font partie à haut niveau des meilleurs clubs français dans les sports majeurs, les Toulousains peuvent, depuis plusieurs années, s'adonner à la pratique de presque toutes les disciplines sportives sur la commune.

Aujourd'hui, la carte Passe-Sport permet d'accéder à de nombreuses activités sportives, à des tarifs préférentiels (réductions sur les droits d'entrée en piscine ou patinoire, les locations de courts de tennis ou de patins, sur les activités aquatiques en piscine, sur les stages...).

Aussi, le chéquier Toulouse Jeunes, destiné aux 17-26 ans exclusivement, comporte-t-il désormais 4 nouveaux chèques Sport donnant chacun droit à une entrée gratuite pour certains matchs disputés à Toulouse par le TFC et le Stade Toulousain, en complément des 7 chèques Culture.

Dès le début du XX^{ème} siècle, Toulouse affiche son engouement pour le sport avec la création du complexe Nakache (1933) sur l'île du Ramier. Aujourd'hui, la ville de Toulouse gère et entretient plus de 300 installations recensées dans l'annuaire toulousain des équipements sportifs municipaux, consultable sur le site internet www.toulouse.fr.

On compte notamment, répartis sur tout le territoire communal : 12 piscines, 87 terrains de grands jeux, 24 courts de tennis, 71 gymnases et salles sportives, 78 boulodromes, 91 gymnases et salles de sport, 40 plateaux multisports et 80 équipements sportifs d'accès libre.

Des structures spécifiques diversifiées ont, par l'importance des manifestations qui s'y déroulent et par le potentiel de spectateurs, une vocation régionale et nationale : la Stadium, le stade Ernest Wallon, le Palais des Sports, la Maison du Judo, la Maison du Rugby, le Gymnase Compans-Caffarelli ou le Zénith. D'autres équipements, au rayonnement moins important, complètent ces derniers : 2 patinoires, 1 parcours de canoë-kayak, 4 murs d'escalade, 1 circuit motos …

Enfin, le parc municipal des sports comprend, outre le Stadium, les terrains d'entraînement du Toulouse Football Club (TFC) ainsi qu'une base d'aviron, 3 piscines et 3 gymnases.

Ces équipements municipaux sont complétés par une trentaine d'installations sportives privées (écoles privées, d'entreprises, d'institutions, de clubs, d'associations…) qui contribuent à promouvoir le sport au cœur des quartiers.



Université Toulouse III – Paul Sabatier

« Les Toulousains peuvent s'adonner à la pratique de presque toutes les disciplines sportives sur la commune. »



Carte Passe-Sport

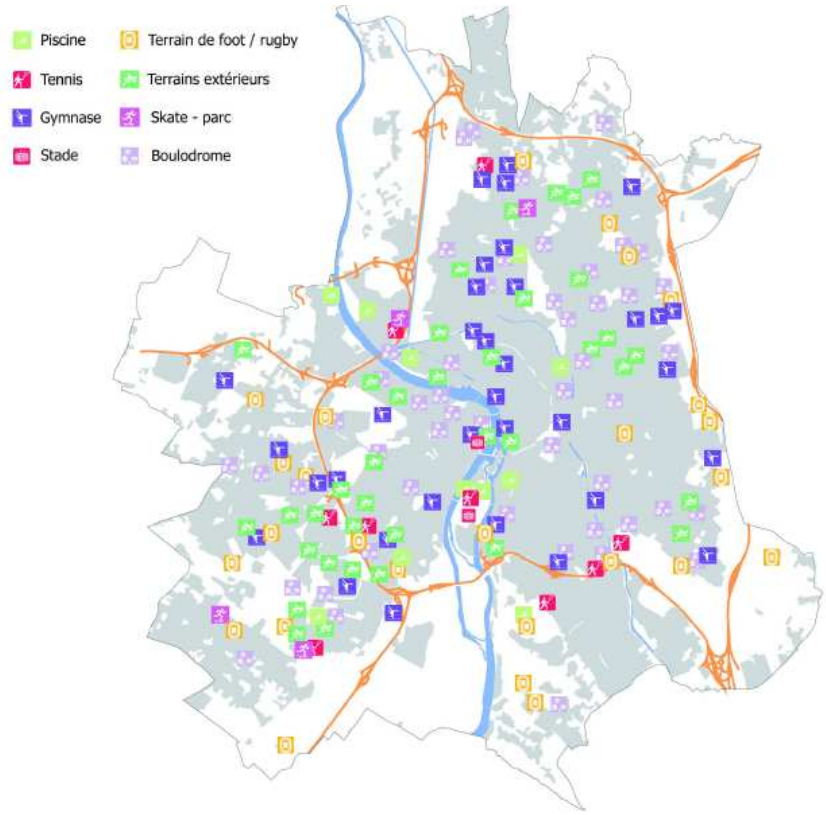
« Aujourd'hui, Toulouse gère et entretient plus de 300 installations recensées dans l'annuaire toulousain des équipements sportifs municipaux. »



Cours d'escalade encadré par la ville

« Des structures diversifiées ont, par l'importance des manifestations qui s'y déroulent et par le potentiel de spectateurs, une vocation régionale et nationale. »

Les principaux équipements sportifs



Source : Communauté Urbaine – Observatoire urbain

Un temps installé sur l'île du ramier, l'événement « Toulouse Plages » a, cette année, impliqué différents services de la Ville (sport, animation socio-culturelle, espaces verts, enfance et loisirs, culture, politique de la solidarité...) sur trois sites : l**e quai de la Daurade, le quai de l'Exil Républicain Espagnol et la prairie des Filtres**, consacrée, pour l'occasion aux sports. Pratiques et initiations y ont été accessibles à toutes et à tous, toutes générations confondues. Des clubs, comités et ligues se sont mobilisés pour offrir une large palette, avec toujours la pratique de l'aviron, du canoë, du beach, des jeux de raquettes, de fitness, mais aussi du golf et de la zumba.

En 2010, les interventions dans le domaine des activités physiques et sportives ont rassemblé près de 16 000 inscrits : 4 652 pour les activités proposées aux enfants et adultes, 397 pour les activités de proximité en Zone Urbaine Sensible, 120 au sein des foyers seniors, 8 785 enfants et adultes en stage durant les vacances d'été, 592 enfants en stage durant les autres vacances scolaires, 1 200 en situation d'handicap auprès desquels la Mairie intervient.

De plus, 546 clubs sont répertoriés sur le territoire communal dont 17 évoluant au plus haut niveau. Ils représentent plus de 140 disciplines pratiqués par environ 85 000 licenciés, soit près de 20% de la population toulousaine.

Entre 1972 et 1983, Toulouse a créé 4 zones vertes aménagées en parcs récréatifs, réservés aux sports et aux loisirs. Situées en périphérie de la commune, aux quatre points cardinaux, ces zones sont ouvertes sur la ville entière et toute l'Agglomération :

- A l'est, celle des Argoulets (1983 – 45 ha) est la plus proche du centre ville et permet, entre autres, la pratique du judo, de la pelote basque, du tir à l'arc…
- Au sud, Pech David (1979 – 270 ha) domine la Garonne et la ville. Elle est équipée en terrains de petits et grands jeux, parcours de VTT, centre équestre…

- A l'ouest, la Ramée (1974 – 280 ha) est la plus vaste et la plus équipée pour les sportifs avec de nombreux terrains de jeux, des tennis, 1 golf de 18 trous et un compact de 9 trous.
- Au nord, Sesquières (1980 – 117 ha) est particulièrement propice à la découverte de la flore et de la faune.

Ces deux dernières zones sont agrémentées de lacs permettant ainsi la pratique d'activités nautiques comme la voile à la Ramée ou le ski nautique à Sesquières ; des activités qui participent à la dynamique du projet « Axe-Garonne » en faveur d'une ville ouverte sur le fleuve.

A ces installations, on peut ajouter les parcours aménagés le long des canaux et des cours d'eau que comptent la ville et qui constituent, outre des lieux de promenades tranquilles, des parcours d'entraînement privilégiés pour les coureurs de fond. Ainsi, les voies de halage du canal du Midi comme les parcours qui longent le Touch et la Garonne avec la Prairie des Filtres et les quais piétonniers constituent de vrais havres de verdure dans le centre-ville, accessibles à tous.

Au sein des instances de la Démocratie Locale, les demandes de la population, en matière de sport, ont été les suivantes :

- **secteur Toulouse Centre :** la création de city-stades et d'un gymnase aux Châlets – demande fortement relayée par les représentants du Conseil Général – tandis que la municipalité est favorable à un projet polyvalent (installation sportive, crèche et logements sociaux) sous réserve que le foncier lui soit vendu,
- **secteur Toulouse Rive Gauche** : la création de city-stades (trois étant programmés à Bourrassol, Patte d'Oie et à La Cépière), la mutualisation des équipements sportifs des lycées Galliéni et Déodat, propositions que le service des Sports étudie,
- **secteur Toulouse Nord** : la création d'équipements de proximité et d'un grand terrain de jeu sur Lalande ainsi que la construction d'un gymnase à proximité du collège des Ponts-Jumeaux en supplément du city-stade prévu à Bourbaki,
- **secteur Toulouse Est** : la création de terrains de proximité en complément de la zone verte des Argoulets, que la ville a prévu aux Amouroux ainsi qu'au Jardin public rue Noulet ; projets d'équipements auxquels s'ajoute celui de la piscine-patinoire Alex Jany ,
- **secteur Toulouse Sud-Est** : des demandes d'information et d'ajustements concernant l'existant – devenir du terrain de foot d'Empalot dans le cadre du renouvellement urbain du quartier - ou les projets équipements dans le cadre de l'aménagement urbain de Montaudran, tandis que la municipalité a programmé l'agrandissement de l'installation multisports de Rangueil, un terrain de grand jeu à Empalot et un city-stade à Saouzelong,
- **secteur Toulouse Ouest** : la création d'équipements à proximité des Arènes Romaines, à Ancely, à Saint-Martin-du-Touch (…) tandis que 2 projets de city-stades sont entérinés ZAC des Tibaous et aux Arènes Romaines, et que d'autres sont en cours d'étude par le service des Sports.

La qualité et le nombre des installations sportives couvertes ou de plein air proposés sur le territoire toulousain sont en mesure de satisfaire toutes les curiosités et les envies dans un cadre de vie privilégié ; l'objectif étant désormais de parfaire les équipements à l'échelle des quartiers et de faciliter leur accès au plus grand nombre, en les reliant, au maximum, les uns aux autres.



Toulouse Plage – édition 2011

« En 2010, les interventions dans le domaine des activités physiques et sportives ont rassemblé près de 16 000 inscrits. »



Base de loisirs Sesquières

« Entre 1972 et 1983, Toulouse a créé 4 zones vertes aménagées en parcs récréatifs, réservés aux sports et loisirs. »

Atouts / Opportunité	Contraintes / Faiblesses
• Une offre diverse et complète d'équipements de proximité et d'équipements à vocation métropolitaine, régionale, voire nationale	• Nécessité d'anticiper les besoins en équipements des nouveaux habitants, notamment dans les secteurs en pleine urbanisation ou au renouvellement urbain conséquent
• Une très large augmentation du nombre de places en crèche ces dernières années et une offre d'accueil diversifiée pour la petite enfance…	• … mais encore insuffisante par rapport à la demande
• Des équipements scolaires communaux programmés dans les secteurs nord et ouest de Toulouse	• Des effectifs en augmentation dans le secteur privé entre 2009 et 2010 (en élémentaire)
• Des collèges bien répartis à l'échelle communale	• Une demande de création d'un nouveau collège par les habitants
• De nombreux lycées publiques et privés. Toulouse : 3ème ville universitaire de France : une ville attractive pour les étudiants	
• Des équipements culturels et socio-culturels nombreux et bien répartis sur le territoire communal	
• Des équipements sportifs pour tous (amateurs + élite) bien répartis sur l'ensemble de la commune, avec des structures spécifiques à vocation régionale et nationale	
• 4 zones vertes aménagées en parcs récréatifs, des parcours aménagés le long des canaux et des cours d'eau	

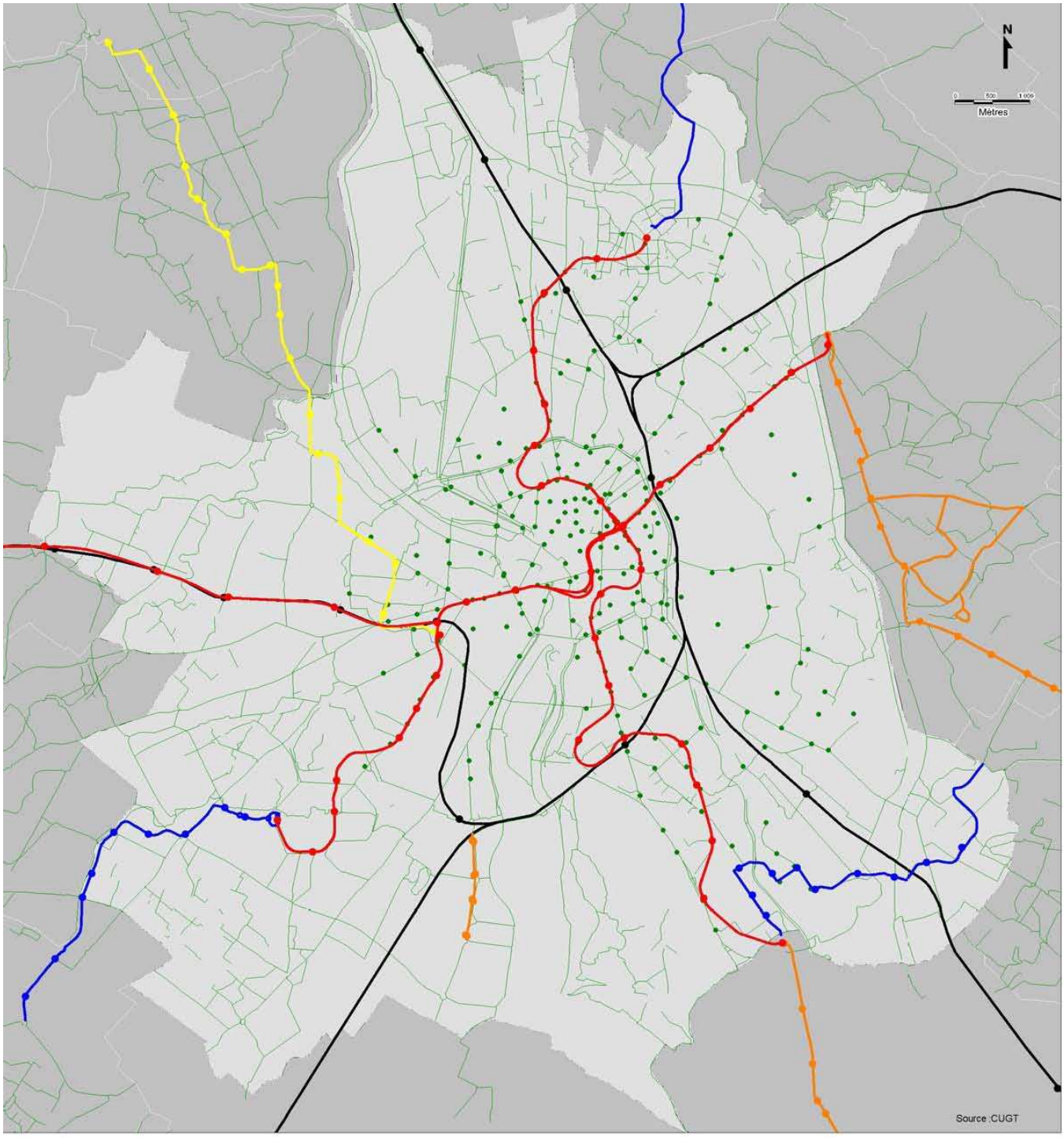
Besoins répertoriés / Enjeux
• Anticiper les besoins en équipements dans les secteurs en proie à une forte mutation urbaine
• Poursuivre la création de structures pour la petite enfance
• Promouvoir la demande de création d'un nouveau collège auprès du Conseil Général
• Parfaire les équipements sportifs à l'échelle des quartiers en facilitant leur accès au plus grand nombre et en améliorant leur liaison entre eux
• Conforter Toulouse en tant que 3ème ville universitaire de France

Les politiques d'équipement ont, ces dernières décennies, globalement permis de répondre aux besoins de la population. Aujourd'hui, Toulouse – ville-centre de la Communauté Urbaine Toulouse métropole – a un objectif fort en matière d'accueil de population, donc de logements, sur son territoire. Pour l'atteindre et répondre, au mieux, aux besoins et attentes des populations, la municipalité s'attache à favoriser, créer, voire recréer une vie sociale dans ses quartiers.

Sources :

- *Communauté Urbaine Toulouse métropole, services*
- *Communauté Urbaine Toulouse métropole, observatoire urbaine*

Les équipements municipaux



Transports en commun

- Lignes et arrêts de métro existants
- Lignes et arrêts de Tram existants
- Bus en Site Propre existants
- Bus en Site Propre en projet
- Réseau ferré et gares
- Réseau vert et cyclable et stations Vélô Toulouse

Eléments de repères géographiques

- Réseau routier
- Commune de Toulouse
- Communes Hors Toulouse

2/ Quelles conditions de vie mettons-nous en commun ?

E/ la desserte et l'accessibilité

Une desserte de qualité qui supporte de trop nombreux déplacements

Au cours des 30 dernières années, les déplacements en voiture n'ont cessé d'augmenter. La croissance démographique, l'étalement urbain, l'augmentation de la mobilité, les aménagements périphériques au centre-ville sont autant de facteurs qui expliquent le recours croissant au véhicule particulier.

Cependant, en raison du développement des transports en commun et des modes doux, la part de la voiture a diminué légèrement entre 1996 et 2004. Depuis, le développement de l'usage des modes alternatifs à la voiture se poursuit et est une priorité sur le territoire toulousain : projets de transports collectifs, cohérence transport / urbanisme, développement du réseau cyclable, Plan local de stationnement, services à la mobilité.

L'évolution des infrastructures toulousaines

Avec la croissance urbaine que Toulouse connaît au 19ème siècle, l'amélioration des infrastructures de transport s'impose. La mise en service du chemin de fer, le développement des omnibus puis des tramways, le percement et l'élargissement de rues, la construction des ponts attirent de nouveaux habitants et provoquent de nouvelles extensions urbaines.

Après 1960, le réseau urbain de déplacements s'intensifie. Le périphérique, dans un premier temps, structure et morcelle à la fois davantage la ville qui se développe et s'étend au regard du tout-automobile. Pour faire valoir les transports en commun comme véritable alternative à l'usage du véhicule individuel, le Syndicat Mixte des Transports de l'Agglomération Toulousaine est créé en 1972. Sans véritablement modifier l'armature urbaine existante, la mise en service de la ligne A du métro garantit, dès 1993, une meilleure desserte de la commune que le projet de la ligne B allait, une quinzaine d'années plus tard, renforcer. De nombreux programmes ponctuels de logements, majoritairement collectifs, émergent sur de grands parcellaires à proximité des secteurs desservis par le métro et confirment la vocation d'habitat dans la ville.

Largement confortées par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains, les logiques d'urbanisation à proximité des secteurs desservis par le métro et animés souvent par les commerces sont depuis largement incitées par le PLU.

En termes de grandes infrastructures de transports, Toulouse est au centre de réseaux routiers et ferroviaires en étoile, et au croisement des axes autoroutiers Bordeaux-Narbonne-Barcelone et Bayonne-Montpellier-Lyon. Si la desserte ferroviaire a été fortement améliorée pour les déplacements internes à l'agglomération (via les gares des Arènes jusqu'a Colomiers), le Sud-Ouest a été, longtemps, la « grande oubliée » du réseau TGV.

L'inscription, en 2003, par le Comité Interministériel de l'Aménagement du Territoire (CIADT), du projet de LGV « Bordeaux Toulouse » sur la carte des infrastructures à long terme, puis la décision, en 2007, du Conseil d'Administration de RFF de réaliser un projet ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne avec un tronc commun à la LGV Bordeaux – Toulouse entre Bordeaux et le sud de la Gironde (projets GPSO) permettront désormais à Toulouse de bénéficier du réseau ferroviaire à grande vitesse, plaçant, à terme, la Métropole Toulousaine à 3 heures de Paris.

Le raccordement de Toulouse - Matabiau au réseau ferroviaire à grande vitesse, dans une gare

existante en centre ville, à l'intérieur des tissus urbains constitués, repositionne une part importante du territoire toulousain, départemental et régional à l'échelle nationale et européenne.

De même, la décision de RFF de mener, en lien avec les pré-études fonctionnelles de la liaison

Montpellier – Perpignan, une concertation sur la liaison Toulouse – Narbonne place le développement de Toulouse et son agglomération à l'échelle européenne, dans la perspective de l'axe « grand sud » reliant la façade atlantique aux métropoles méditerranéennes.

Ainsi, le réseau des lignes à grande vitesse qui concerne directement Toulouse et son Agglomération se décompose en quatre branches et un maillon majeur sur l'axe Méditerranée :

- la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) Tours – Bordeaux,
- les Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO) Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne,
- la mise à 4 voies entre Saint-Jory et Toulouse – Matabiau (M4V),
- la Liaison Toulouse – Narbonne (LTN)
- la liaison Montpellier - Perpignan.

Ces différents projets, conformes aux orientations du Grenelle de l'Environnement, ont été inscrits dans le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) avec des horizons de réalisation différents : avant 2020 (LGV SEA), 2020 GPSO, M4V), après 2020 (LTN).

L'inscription de Toulouse, à l'horizon 2020, au réseau ferroviaire à grande vitesse constitue un atout pour le développement de l'agglomération.

Les principaux partenaires du pôle d'échanges multimodal et de son projet de développement urbain associé ont donc décidé d'anticiper les évolutions territoriales et d'engager une démarche de projet commune.

Une convention cadre a ainsi été signée, en décembre 2009, entre l'Etat, le Conseil Régional Midi-Pyrénées, le Conseil Général de la Haute-Garonne, RFF, la SNCF et la Communauté Urbaine Toulouse métropole, pour la mise en œuvre d'une vingtaine d'études, destinées à répondre aux enjeux d'intermodalité, de déplacements, d'accessibilité, de développement ferroviaire et de programmation urbaine.

Les programmes autoroutiers des années 1980-90 avaient permis le désenclavement de Toulouse et contribué à son développement. Le projet d'un « grand contournement » avait été mené jusqu'au débat public (en 2007), cependant, le ministère de l'Ecologie a mis un terme au projet en 2008. Il a été jugé non compatible avec les orientations du Grenelle de l'environnement. Ce projet destiné à désengorger le périphérique toulousain ne correspondait plus aux nouveaux enjeux de développement durable. En effet, le grand contournement de Toulouse privilégiait la mobilité automobile, l'utilisation non raisonnée de l'espace, notamment par l'étalement urbain préjudiciable à la biodiversité. Aujourd'hui, les flux longue distance en transit sont rabattus sur la rocade toulousaine et entrainent la saturation du trafic. Néanmoins, afin de répondre à la dynamique de croissance métropolitaine, des améliorations seront apportées dans le cadre du Programme de modernisation des itinéraires (PDMI) 2009-2014 de la région Midi-Pyrénées grâce la mise à 2x3 voies du périphérique entre Rangueil et le Palays et la création d'un échangeur au niveau de Borderouge tout deux actuellement à l'étude. Ces travaux permettront d'achever la mise en 2x3 voies du périphérique toulousain et de fluidifier les flux de transports.

En complément de ces projets, de nouvelles infrastructures routières pilotées par Toulouse métropole ont été actées tels que le Boulevard Urbain Nord, la voie de liaison des Ramassiers et la Liaison Multimodale Sud Est (LMSE). Leurs mises en service sont prévues en 2014. Dans un avenir moins proche, le projet de Jonction Est permettant de relier le périphérique Est à la RD 16 verra sa réalisation intervenir une fois les secteurs de Lasbordes, de l'Hers et de Marcaissonne urbanisés.

La révision du PDU en réponse à une problématique nationale

"A l'heure actuelle, les transports sont responsables de près de 25% des émissions de gaz à effet de serre (en % des rejets dans l'atmosphère dus aux activités humaines).

La structure et la quantité des émissions atmosphériques sont très variables suivant les modes

de transport : un voyageur dans sa voiture engendrera en moyenne une émission de 60% de plus de CO2, 13 fois plus de CO, 5 fois plus d'hydrocarbures imbrûlés au kilomètre parcouru que s'il prend le bus.

Conséquence de l'urbanisation de zones périurbaines lointaines, la distance moyenne domicile-travail a pratiquement doublé en 10 ans. Ainsi entre une ville compacte et bien desservie en transports collectifs et une ville étalée et sans transports collectifs, la dépense d'énergie/habitant peut être dans un rapport de 1 à 7."

IDE Environnement ADEME, 10/04 Guide méthodologique de l'AEU

Le secteur des transports est devenu le premier enjeu en termes de pollution atmosphérique, de consommations énergétiques ainsi qu'une source flagrante de nuisances. Ces 30 dernières années, l'organisation en unité urbaine, le développement des quartiers d'habitation en périphérie et la logique de zoning en urbanisme ont fortement augmenté le recours systématique à la voiture particulière. L'urbanisme structure la mobilité des personnes et apparaît comme une solution à la diminution et à la maîtrise des transports (limiter l'étalement urbain et initier des actions propres à favoriser des modes de transport à faible impact environnemental (Transport en commun, modes doux...), la proximité des fonctions urbaines visant à limiter les petits déplacements du quotidien, etc.

Le Grenelle de l'Environnement a dédié son chantier n°2 aux transports. Il a pour objectif d'assurer une cohérence d'ensemble de la politique de transports, pour les voyageurs et les marchandises, en respectant les engagements écologiques. Pour y parvenir, il convient de faire évoluer les infrastructures de transport et les comportements. Il s'agit notamment de développer des infrastructures alternatives à la route, en particulier en construisant un peu plus de 1 500 km de lignes de transports collectifs urbains et en mettant en place de nouvelles autoroutes ferroviaires et maritimes.

Les Lois Grenelle I et II ont d'importantes répercussions sur les transports et les déplacements. En effet, la loi Grenelle I a comme objectif prioritaire la lutte contre le changement climatique. Le but est ainsi de réduire, dans le domaine des transports, les émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici 2020 afin de les ramener à cette date au niveau qui était celui de 1990. Quant à la loi Grenelle II, le 1er chapitre du titre « transports » se nomme « Mesures en faveur du développement des transports collectifs urbains et périurbains ». De même, la loi a pour objectif le développement des modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises (chapitre 3). Cette loi favorise notamment les installations permettant les véhicules électriques ou hybrides, la circulation des transports collectifs en site propre, la mise à disposition de bicyclettes en libre-service, les tramways, …

Les Plans de Déplacements Urbains (PDU) ont été crées par la loi d'organisation des transports intérieurs de 1982 dite loi LOTI. Leur objectif principal consiste en la rationalisation de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement. Depuis la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996 (loi LAURE), les PDU sont devenus des outils de lutte contre la pollution atmosphérique.

Un PDU définit les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, du stationnement et de la circulation, dans le périmètre des transports urbains. Par ailleurs, il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part. Enfin, il doit permettre un usage coordonné de tous les modes de déplacements en favorisant les moins polluants et les moins consommateurs en énergie.

L'élaboration d'un tel plan est obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Avec 440 000 habitants, sur la seule commune de Toulouse, et 660 000 habitants pour la Communauté Urbaine, le PDU doit se positionner comme un outil efficace de gestion des déplacements à l'échelle intercommunale.

Le Plan de Déplacement Urbain est élaboré par le SMTC (Syndicat mixte des transports en commun) de l'agglomération toulousaine, sur un périmètre de 118 communes, incluant les communes desservies par les transports urbains et le périmètre du SMEAT.

Il a été approuvé par arrêté préfectoral du 12 juin 2001 et mis en révision. Le projet de révision a été arrêté par le SMTC le 24 janvier 2011.

Ce projet de PDU révisé définit la politique de déplacements de l'Agglomération Toulousaine en déterminant les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains.

Il vise à assurer un équilibre en matière de mobilité et de facilité d'accès d'une part et la protection de l'environnement et de santé d'autre part.

Il a pour mission de développer toutes les alternatives à l'automobile. Il doit définir un usage coordonné de tous les modes de déplacement, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que par la promotion des modes de déplacement les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. La maîtrise de l'usage de la voiture dans l'agglomération toulousaine contribuera ainsi à l'amélioration de la qualité de l'air et à la réduction des nuisances sonores.

La meilleure articulation entre urbanisme et transports, mise en avant dans le projet de PDU révisé, est un élément essentiel. Elle permet une meilleure efficacité dans l'organisation des déplacements et des aménagements de voirie en luttant contre l'étalement urbain et en favorisant la mise en place de transports alternatifs à la voiture efficaces.

La mise en œuvre du PDU sur le territoire de la Grande Agglomération Toulousaine doit permettre une réelle prise en compte des enjeux environnementaux, notamment à travers la réponse aux objectifs généraux suivants :

La maîtrise des déplacements mécanisés par une cohérence Urbanisme/Transport,

- La maîtrise du trafic automobile,
- Le développement de l'usage des transports collectifs, dans une logique d'intermodalité,
- Le développement des moyens de déplacements économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied,
- L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport,
- La mise en place d'une politique globale de stationnement comme levier d'un report modal de la voiture vers les transports en commun notamment,
- La sécurité des déplacements,
- Le soutien au développement de l'autopartage et du covoiturage,
- L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à élaborer des PDE,
- La prise en compte de la logistique urbaine,
- L'évolution des tarifications intermodales et combinées,
- et des aménagements d'espaces publics.

Le projet de PDU révisé décline de façon thématique ces orientations en neuf axes d'intervention, qui articulent 43 actions opérationnelles à mener, classées dans 9 thématiques :

- Limiter les nuisances et pollutions, améliorer la sécurité et le cadre de vie.
- Mieux articuler transports et urbanisme.
- Répondre aux enjeux de desserte en transports en commun des territoires.
- Accompagner les usagers des transports en commun dans leurs déplacements.
- Favoriser la pratique de la marche et l'usage du vélo.
- Maîtriser l'usage de la voiture.

- Prendre en compte la logistique urbaine.
- Répondre aux enjeux des déplacements liés au travail.
- Développer l'intermodalité.

Les principaux générateurs de déplacements à Toulouse



Source :
Toulouse métropole en chiffre 2011

Les générateurs de déplacements sont des lieux qui polarisent des flux de déplacements importants, visibles et ressentis par les usagers du territoire. Ils façonnent la mobilité urbaine. La connaissance des habitudes des usagers des transports qu'ils soient individuels, en commun ou doux, vers des pôles de destination est utile aux planificateurs du transport urbain. Elle leur permet d'ajuster le réseau en fonction des volumes, du type d'usager et des heures de déplacements où le trafic est congestionné.

La ville de Toulouse est la ville centre de son aire urbaine. Elle est à elle seule un générateur de déplacement. La mise en place des lignes de métro, de la ligne de Tramway et d'un réseau de transport en commun sur route performant, renforcé par le développement des parking-relais a contribué et contribue constamment à limiter l'intensification du trafic routier au cœur de la ville. Le centre-ville concentre de nombreux générateurs de trafic (gare, médiathèque, rues commerçantes, équipements publics et administratifs de Marengo…)

« Le volume global des déplacements quotidiens sur Toulouse était de + de 2 millions en 2004 soit 30% de plus qu'en 1996. »

Les principaux générateurs de déplacements à Toulouse sont

Les équipements majeurs et usuels : les pôles hospitaliers (Purpan, Rangueil, Marchand), les pôles scolaires et universitaires (Capitole, Rangueil, Montaudran, Le Mirail, au Sud-Ouest du Grand-Rond…), les grands équipements de loisirs tels que le Zénith, les équipements de l'Île du Ramier, les gares SNCF (Matabiau, Saint-Agne, Arènes) . Le triangle Purpan-Saint-Marint-du-Touch-Cartoucherie constitue aussi un pôle d'équipements divers.

Les zones commerciales : centre-ville, cœur de ville et rues piétonnes, les zones de Basso-Campo, Purpan et Gramont.

Les zones d'activités : Montaudran, le Cancéropole à Langlade, Chapître, Thibaud…)

Les zones d'activités se sont établis le long des principaux axes routiers (A624, A62, A68, A61, A620, A64, rocade arc-en-Ciel et voie le Fil d'Ariane) et regroupent des activités tertiaires ainsi que des activités davantage traditionnelles tels que le commerce, l'industrie, l'artisanat et le transport.



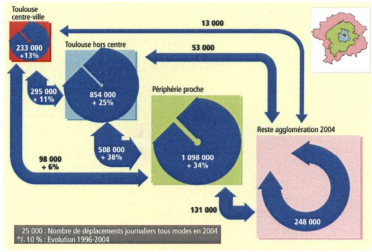
Les principaux sites touristiques : le Muséum, la Basilique Saint-Sernin, la Salle des Illustres, le musée des Abattoirs, les Jacobins et les visites liées au patrimoine scientifique de Toulouse : les usines d'assemblage d'Airbus, Cité de l'Espace.

Motifs de déplacements : un usage de la voiture prégnant

Le positionnement de nombreux équipements tels que les centres commerciaux privilégient l'utilisation de la voiture. La qualité de vie toulousaine répond surtout à des critères d'espace, de nature et de confort associés à l'habitat individuel. Les conséquences de ce type de développement urbain se caractérises par :

- la dépendance au véhicule particulier
- la forte présence de l'automobile sur l'espace public
- un trafic congestionné et des difficultés de stationnement

Les trajets en voitures particulières représentent plus de la moitié de l'ensemble des déplacements enregistrés sur Toulouse et près des deux tiers à l'échelle de l'agglomération (enquête ménages de 2004). Depuis la fin des années 1970, le nombre de déplacements en voiture a doublé dans le pôle urbain et a été multiplié par quatre en banlieue. Cette intensification des déplacements découle pour partie de l'augmentation de la population (+ 11,2% entre 1999 et 2008), mais surtout de l'accroissement global de la mobilité. En effet,



Flux de déplacement quotidien des habitants de l'agglomération

tous modes de déplacements (automobile, transports collectifs, deux roues, marche à pied) et tous motifs confondus, le nombre de déplacements par jour et par personne est passé de 3.1 en 1990 à 3,7 en 1996 pour atteindre 4 en 2004, soit une augmentation globale de 30% entre 1999 et 2004. Le volume global des déplacements quotidiens enregistrés en 2004 est de plus de 2 millions sur Toulouse et de plus de 3.5 millions sur l'agglomération

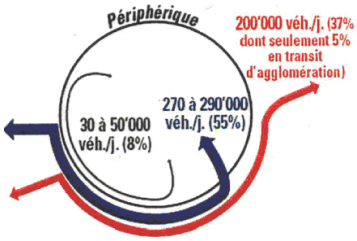
L'accroissement de la mobilité renvoie à de nombreux facteurs d'évolution : formes d'urbanisation, modes de vie et d'habitat, pratiques de consommation, de loisirs. En effet, les habitants effectuent de plus en plus de déplacements « domicile – autres motifs » (loisirs, accompagnement, médecin, affaires diverses…) et des déplacements secondaires dont ni l'origine, ni la destination n'est le domicile. Ainsi, entre le moment où un habitant de l'agglomération quitte son domicile et le moment où il revient, il effectue de plus en plus de déplacements. Les déplacements non liés au domicile ont doublé en 14 ans.

Par ailleurs, avec l'étalement de l'agglomération, les échanges entre espaces périurbains et urbains connaissent une croissance sans précédent, d'autant que les emplois et les grands équipements restent majoritairement localisés dans les espaces centraux. **Toulouse représente 79% des emplois de l'agglomération (INSEE 2007), ce qui engendre de nombreuses migrations pendulaires.**

« la moitié des déplacements locaux en voiture individuelle parcourent moins de 5 kms »

La part des déplacements effectués en voiture varie fortement selon le lieu de résidence : 75% en périphérie, car ce type d'urbanisation entraîne un usage quasi obligatoire de la voiture, moins de 54% pour les résidants toulousains hors centre-ville et seulement 28% pour ceux du centre-ville. Depuis 1985, les voies rapides de l'agglomération (périphériques et radiales) connaissent des situations de saturation de plus en plus fréquentes aux heures « de pointe ». A l'intérieur de Toulouse, la ceinture de boulevards, le tour de ville et le faisceau radial de pénétrantes, « entrées de ville » traditionnelles qui traversent le périphérique (la plupart dispose d'échangeurs de connexion), sont les grandes voies urbaines qui supportent le trafic le plus intense.

Les déplacements automobiles sont aussi une conséquence directe de l'augmentation de l'offre routière, tant sur le plan « quantitatif » (création de nouvelles voies) que « qualitatif » (re-calibrage et amélioration du réseau). Jusqu'aux années 1970, l'agglomération est essentiellement irriguée par un réseau de routes nationales à deux voies. Le programme de rocade est amorcé en 1972, puis deux liaisons autoroutières sont réalisées, vers Bordeaux et Montpellier (1982/1983). Dans les années 1990, le réseau se complète avec le doublement de la rocade ouest, la voie Arc-en-ciel et la desserte de l'aéroport par une voie rapide urbaine, puis par les autoroutes vers Albi (1993) et Bayonne (1995). Les grands programmes de voies rapides sont « bouclés » en 1997, confortant la place de l'automobile dans les déplacements urbains et interurbains. Cependant le maillage de voirie reste incomplet conduisant à une surcharge du périphérique et des voies d'accès aux pôles majeurs de l'agglomération. Le grand contournement autoroutier de Toulouse en revanche s'avère inutile car seulement 5% des véhicules sont en transit dans l'agglomération. Il a donc été abandonné en 2008, d'autant plus qu'il a été jugé non compatible avec les orientations du Grenelle de l'environnement.



Structure du trafic empruntant le périphérique – volume journalier 2008

L'enquête ménage effectuée en 2004 sur les pratiques de déplacement des habitants de l'agglomération, renseigne sur les liaisons effectuées par les voitures utilisant la rocade : selon les résultats de 2004, 55% des voitures relient une zone externe à l'anneau à une zone interne, 37% effectuent un trajet entre deux zones externes et 8% en interne de la rocade (à noter que cette proportion est quasi similaire aux chiffres de 1996).

En 2008, le trafic quotidien empruntant le périphérique était estimé à 540 000 véhicules. La progression des trafics enregistrés sur le périphérique est très importante : de l'ordre de 33% entre 1995 et 2005 ; et les flux continuent d'augmenter chaque année. Cette augmentation est à rapprocher de l'évolution démographique sur l'aire urbaine (et donc du parc automobile) ; mais aussi des gains de capacités induits par les travaux (mise à 2x3 voies réalisés par section, travaux sur les échangeurs). Les variations sont cependant très inégales en fonction des tronçons. C'est la rocade ouest (section Purpan – Empalot) qui est la plus chargée.

Entre 1996 et 2004, la part modale de la voiture diminue d'un point à l'échelle de l'agglomération, alors qu'elle était en hausse ou stable depuis 1978. Avec la mise en service de

la ligne B, le report modal de la voiture vers d'autres modes se confirme.

Néanmoins, des disparités s'observent entre les territoires. Plus le lieu de résidence s'éloigne du centre de Toulouse, plus l'usage de la voiture est fort, même pour des déplacements de courte distance. Cela s'explique par le tissu urbain de plus faible densité et l'éloignement des fonctions urbaines, la desserte en transport collectif de moins bonne qualité, les cheminements modes doux moins confortables, etc.



source : Tisséo –
Copyright © Schneider/Saada

Ainsi, dans le centre-ville de Toulouse, les actions engagées pour organiser et réguler l'usage de la voiture, cumulées au développement des modes alternatifs à la voiture (desserte métro, aménagement de l'espace public au profit des modes doux, Vélo-Toulouse, doubles sens cyclables, …) ont abouti à une baisse du trafic voiture.

En périphérie et dans les quartiers périphériques toulousains, la voiture reste prédominante. Le périphérique et les autres voiries rapides urbaines enregistrent des hausses de trafics et sont de plus en plus engorgés.

Il est à noter que le passage de la vitesse autorisée maximale de 110 km/h à 90 km/h sur le périphérique a permis une baisse de 22% des accidents. Une analyse plus poussée des itinéraires sur la rocade montre qu'1/3 du trafic local du périphérique quitte l'infrastructure à l'un des deux diffuseurs qui suivent l'entrée et 50% à l'un des trois diffuseurs suivant l'entrée. La moitié des déplacements locaux, empruntant le périphérique, parcourent moins de cinq kilomètres. Le report modal vers les modes doux ou vers les transports en commun peut par conséquent encore augmenter.

« Jusqu'à la mise en service du métro, les transports en commun n'étaient pas perçus comme une alternative à la voiture. »

Le Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Toulousaine en cours de révision traduit les avancées réglementaires avec en perspective une réduction de la part de l'automobile au profit des autres modes de déplacements. Les projets de voirie à venir ne seront plus uniquement dédiés à l'automobile, ce seront des « boulevards urbains multimodaux ». Les évolutions récentes du centre ville de Toulouse (couloirs bus, zones à vitesse modérée, plateau piétonnier, plan local de stationnement,…) permettent d'afficher une baisse sensible du trafic automobile.

Le report modal de la voiture vers les autres modes est sensible pour les déplacements vers le centre-ville de Toulouse. Alors que les déplacements tous modes à destination du centre-ville de Toulouse sont en augmentation entre 1996 et 2004, l'usage de la voiture diminue au profit des modes alternatifs. Ce report modal s'explique en partie par les différentes politiques publiques mises en œuvre :

- Plan Local de Stationnement,
- desserte Tisséo,
- développement du vélo,
- gestion coordonnée des réseaux de voirie entre les différents gestionnaires de voirie et Tisséo-Réseau Urbain (partenariat SGGD),
- mise en place de plans de circulation hiérarchisant les voiries sur la commune de Toulouse, et notamment mise en zones 30,
- développement des couloirs bus et des carrefours donnant la priorité aux bus sur Toulouse par les Bus en Site Propre Est et RD 813,
- diminution de la vitesse de circulation sur le périphérique.



source : Tisséo

l'automobile dans la ville, ni dans les processus d'urbanisation. De nombreuses mesures sont mises en œuvre pour renforcer l'attractivité des TC, par une amélioration générale du service proposé : extension du réseau, multiplication de l'offre de bus, amélioration de leur vitesse commerciale (création de couloirs réservés en centre ville), gratuité du transport pour certaines populations, … Mais, jusqu'à la mise en service du métro, les TC restaient globalement le moyen de locomotion des « non motorisés » et ne semblaient pas perçus comme une véritable alternative à l'usage des véhicules individuels

En conséquence, dès les années 1980, la création d'un système de TC garantissant un accès rapide à l'hypercentre tout en libérant la voirie de l'engorgement des bus est envisagée :

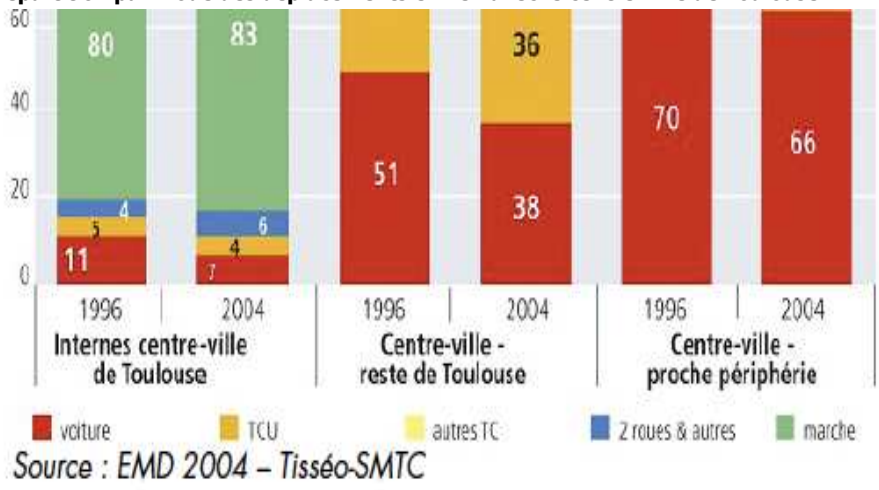
l'option du métro VAL est retenue et les études opérationnelles démarrent en 1985. Mise en service en 1993, la ligne A du métro constitue la toute première concrétisation du réseau TC rapide prévu par le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (S.D.A.U.) de 1982, où l'étoile des lignes A, B et C était déjà esquissée. La ligne B a été mise en service en 2007. La ligne C bénéficie d'une possibilité offerte aux usagers d'utiliser la carte pastel et le titre urbain Tisséo. Mais son exploitation relève de la SNCF, sous réserve d'une politique de développement assurée par l'Autorité Organisatrice des Transports Région.



source : Tisséo –
Copyright © Schneider/Saada

La ligne A du métro traverse la ville sur près de 10 km, selon un axe sud-ouest/nord-est, et dessert 18 stations (portés à 18 en décembre 2003) en moins de 23 minutes. Des parkings d'échange permettant le transfert voiture/métro ont été créés aux terminus aux stations Arènes et Jolimont, offrant au total plus de 4000 places réservées aux usagers des TC. Le réseau bus a été restructuré pour organiser les connexions avec le métro et un titre de transport unique a été mis en place, permettant une libre correspondance sur l'ensemble du réseau.

Répartition par mode des déplacements en lien avec le centre-ville de Toulouse :



Source : EMD 2004 – Tisséo-SMTC

« passer de l'étoile à la toile dans le cœur de l'agglomération. »

Un réseau de transports en commun dense, concentré sur une partie du territoire

Depuis le milieu du 19ème siècle jusqu'aux années 1920, les systèmes de transports en commun ont fortement guidé le développement de l'urbanisation, car la population était largement tributaire des omnibus (1862) puis des tramways électriques (1906) desservant la ville et ses faubourgs. Après la seconde guerre mondiale, la généralisation de l'automobile va permettre aux habitants de s'affranchir de la sujétion aux réseaux de transports en commun. Pendant deux décennies, les villes et leurs espaces périphériques se façonnent en fonction de la logique quasi exclusive de l'automobile. L'agglomération toulousaine entre dans une phase de croissance sans précédent, privilégiant des formes d'urbanisation peu denses liées au développement conjoint du réseau routier et du parc automobile.



source : Tisséo –
Copyright © Schneider/Saada

Le Syndicat Mixte des Transports de l'Agglomération Toulousaine est créé en 1972 pour tenter de relancer les transports en commun, dont le déclin a été parallèle à l'essor du « tout automobile ». Toutefois, cette volonté affichée ne traduit nullement une remise en cause de la place deLa ligne B contribue à répondre aux besoins de déplacements pour les secteurs situés sur un axe nord/sud. Sa zone d'influence couvre notamment de grands quartiers d'habitat social (Izards, Empalot) et tout l'axe centre ville/complexe universitaire Rangueil, caractérisé par une forte population d'étudiants et de jeunes actifs. La ligne la plus utilisée est la 16 avec plus de 15000 validations/jour. Les lignes 2, 10, 38 figurent dans « le top 10 » des lignes. Par ailleurs, le terminus nord dessert la Zone d'Aménagement Concerté de Borderouge, qui

constitue la plus importante opération d'urbanisme actuellement en cours sur Toulouse. Ce terminus assure la liaison avec les bus du nord de l'agglomération.

La ligne C entre la station Arènes et Colomiers, utilise la ligne TER-SNCF et dessert les gares de Toec, Lardennes et Saint-Martin-du-Touch (puis Ramassiers et Colomiers hors Toulouse)

La ligne T1 entre Arènes et Ancely (puis se prolongeant sur les communes de Blagnac et Beauzelle) a été mise en service en 2010 sur plus de 11 kms. Cette ligne est assurée par un tramway, de retour dans les rues toulousaines après plus de 50 ans d'absence. Son prolongement vers la ligne B est programmée et permettra de desservir de nombreux équipements. Une antenne est également prévue en direction de l'aéroport.

Les déplacements par TC (bus et métro) ont progressé de 23% sur Toulouse de 1990 à 1996, passant à près de 13% de l'ensemble des déplacements contre 11,8 en 1990 ; le métro représente à lui seul plus de 60% des validations de l'ensemble du réseau. Au sein de la zone d'influence du métro (plus de 200 000 habitants), la mobilité en TC a progressé de 64%. Il faut souligner que la ligne A dessert à la fois les grands ensembles d'habitat social du sud-ouest de la ville (Papus, Bagatelle, Faourette, Mirail, Reynerie, Bellefontaine) ainsi que le pôle universitaire du Mirail, c'est à dire un public caractérisé par un taux de motorisation plus faible que la moyenne. L'impact du métro a donc été particulièrement sensible vis à vis de ces populations traditionnellement « captives », tout en révélant l'importance des besoins auparavant insatisfaits.

Entre 1978 et 2004, la part de marché des transports en commun est restée stable, autour de 8% tous modes de déplacements, soit 12% de part modal des modes mécanisés. Cependant, dans le cadre des études de modélisation multimodale des déplacements menée en 2008, la part de marché des transports collectifs a été estimées à 16% des déplacements mécanisés, suite à la mise en service du prolongement de la ligne A du métro, des cadencements de la ligne C, des TCSP Secteur Est et RD 813 et de la ligne B du métro.

Cependant, il faut retenir que le réseau de bus offre une qualité de service optimale au regard du nombre de voyageurs qui emprunte quotidiennement ce mode de transport. Le réseau n'est pas confronté au phénomène de sous utilisation. Certaines lignes transportent 10 à 15 000 voyageurs par jours (lignes 38, 16 et 10). Ce sont des lignes majeures. Dans la prolongation et aux abords de ces lignes, lorsque le potentiel foncier le permet, et en concordance avec le Grenelle Environnement, les projets de densification urbaine seraient justifiés.

2/ Quelles conditions de vie mettons-nous en commun ?

E/ La desserte et l'accessibilité

Plus loin vers les modes alternatifs pour une mobilité durable

Au cours des trente dernières années, la voiture a pris une place de plus en plus importante dans les modes de déplacements, en particulier pour les trajets domicile-travail. Le processus d'étalement urbain, les aménagements périphériques au centre-ville, sont autant de facteurs qui expliquent le recours croissant au véhicule particulier.

Cependant, le développement d'une offre alternative est une priorité sur le territoire toulousain qui met en place de nombreux aménagements, circuits et équipements au service des usagers du territoire.

Conforter le fonctionnement des transports en commun…

Parmi les objectifs généraux du PDU, se décline le développement de l'usage des transports collectifs, dans une logique d'intermodalité, passant ainsi de l'étoile à la toile dans le cœur de l'agglomération. A l'échelle du PDU, l'objectif visé en termes de part modale TC / modes mécanisés est de 23% à l'horizon 2020, contre 16% en 2008.

La maîtrise de la circulation offre des marges de manœuvre au développement des transports en commun en fonction de caractéristiques complémentaires :

Les transports départementaux, notamment pour les scolaires des territoires de développement mesurés qui étudient à Toulouse et qui ne sont pas desservi par le train

La confortation du réseau de transport en commun urbain structurant et maillé, comprenant une rocade TC au niveau des faubourgs toulousains :

- Le réseau dessiné par les lignes du métro est à conforter en termes d'exploitation. Son fonctionnement pourrait être optimisé pour répondre aux enjeux de desserte de pôles générateurs de déplacements (concevoir de nouveaux arrêts, prévoir des extensions..).
- L'extension de la ligne T1 desservant d'une part le cœur d'agglomération et, d'autre part, les activités aéroportuaires, pouvant à terme desservir une rocade inter-quartier de Toulouse.
- La poursuite des sites propres bus à haut niveau de service (BHNS) sur plusieurs pénétrantes d'agglomération et répondant à la structuration des quadrants

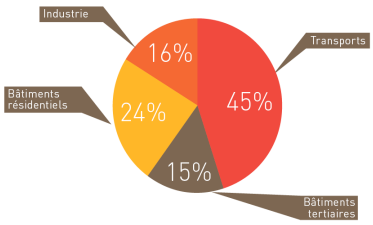
Un meilleur réseau de transports en commun permet aussi d'améliorer la qualité de l'air

Un réseau de transports plus performant, moins de voitures et plus de place pour les vélos et les piétons est un défi majeur pour Toulouse métropole, qui débouchera au final à une ville plus facile à vivre et moins polluante.

Offrant une alternative à l'usage de la voiture en milieu urbain, les transports en commun et les modes de déplacements « doux » contribuent aussi à la lutte contre la pollution urbaine, qui constitue un problème de plus en plus sensible dans les grandes agglomérations. Une urgence capitale quand on sait que les villes émettent 75% des GES. La part de l'automobile dans la pollution en milieu urbain est de loin la plus importante : les transports en commun émettent en moyenne 36% de moins de gaz carbonique par passager/km, treize fois moins de monoxyde de carbone et cinq fois moins d'hydrocarbures imbrûlés que le parc de véhicules individuels. Cet écart se creuse encore aux heures de pointe, entre un bus transportant 50 passagers et une voiture avec une seule personne à bord.

De plus, alors que les émissions de polluants (gaz et particules) sont en baisse dans les autres secteurs d'activités humaines, celles liées aux transports sont en hausse constante. Pour le monoxyde de carbone, principal gaz à effet de serre, la part des transports a augmenté de

« à partir de 2012, les constructions neuves devront prévoir des bornes de recharges pour les véhicules électriques, et des locaux pour vélos »



Sur le territoire de la communauté urbaine, les deux secteurs les plus consommateurs d'énergie et émetteurs de CO2 sont : les transports (45 %), le bâtiment, tertiaire et résidentiel (39 %).

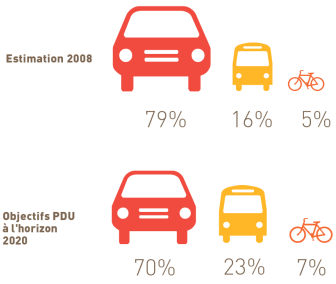
35% en 10 ans. Sur le territoire Toulouse métropole, 15% de toute l'énergie consommée est liée au trafic sur le périphérique.

La pollution atmosphérique est aujourd'hui devenue un véritable enjeu de santé publique. Si les vents dominants est/ouest contribuent à nettoyer l'atmosphère à basse altitude de nombreux indicateurs s'avèrent néanmoins préoccupants : teneurs en ozone souvent proches du niveau d'alerte, notamment sur le périphérique. Une réduction significative des émissions de polluants et de particules (notamment de concentration en NO^2) a été enregistrée suite au passage de 110km/h à 90 km/h. A noter également la persistance d'un foyer de pollution par le dioxyde d'azote dans le centre de Toulouse.

« 3 g de CO^2 produit par voyageur et par kilomètre pour le tramway ; 132 g de CO^2 pour le bus ; 206 g de CO^2 pour la voiture. »

La mise en œuvre des principes généraux définis par la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie de 1996 s'appuie sur des plans opérationnels spécifiques : le Plan Régional pour la Qualité de l'Air, le Plan de Déplacements Urbains, et plus récemment les Plan climat Energie régionaux et locaux introduit par la loi ENE. Le PDU est donc les des outils principaux de lutte contre les pollutions générées par les transports, car il s'inscrit dans l'architecture globale des documents d'urbanisme, qui doivent prendre en compte ses orientations ; il « vise à assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé » (loi sur l'Air).

Contrairement aux objectifs assignés au Syndicat Mixte des Transports en Commun (S.M.T.C.) lors de sa création en 1972 (amélioration des TC sans remise en cause de l'automobile), le PDU de l'agglomération toulousaine de 2001, ainsi que celui en cours d'élaboration affichent expressément l'ambition de faire reculer la circulation automobile, de rompre la spirale entre l'offre et la demande routière par une appréhension globale des stratégies de déplacements :



- limiter les nuisances,
- mieux articuler transport et urbanisme,
- répondre aux enjeux de desserte, (en augmentant la part modale des transports à commun à 23% notamment)
- accompagner les usagers,
- favoriser la marche à pied et le vélo,
- maîtriser l'usage de la voiture, (en diminuant la part modale des véhicules à 70% des modes mécanisés notamment)
- prendre en compte la logistique urbaine,
- répondre aux enjeux des déplacements liés au travail,
- développer l'intermodalité.

Le Plan Climat mis en place par Toulouse métropole doit résoudre, côté transport, la difficile équation : plus de déplacement, moins de pollution.

Ces dernières années, le réseau de transport collectif s'est fortement développé : augmentation de l'offre TER, mise en service de la ligne B du métro, du tramway T1, de bus en site propre , etc. Les parcs relais créés le long des infrastructures de transports en commun offrant de bonnes conditions de rapidité, de fréquence et de régularité élargissent l'aire d'attraction de ce réseau. D'autres actions sont développées pour compléter ce réseau de transport en commun et offrir des alternatives complémentaires à l'utilisation de la voiture solo.

… par des actions parallèles et le développement des modes alternatifs

Les actions sur le stationnement

La maîtrise du stationnement est un des leviers de limitation de l'usage de la voiture solo. La mise en œuvre d'une stratégie de stationnement favorise le report modal vers les modes alternatifs à la voiture. Cette stratégie cohérente et globale de stationnement se décline à l'ensemble des usagers : parcs de stationnement publics ou privés, parcs relais, stationnement sur espace public, aires de livraison, aire de taxi…

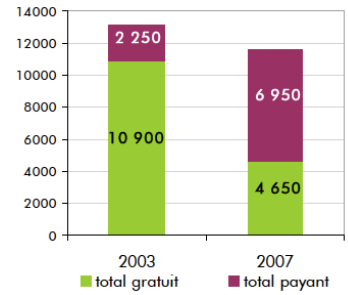
Depuis 2005, la ville de Toulouse a mis en place un Plan Local de Stationnement notamment sur son centre-ville.

Les objectifs de ce plan sont :

- réduire l'offre de stationnement sur voirie et favoriser le« payant » pour dissuader le stationnement des pendulaires,
- favoriser le stationnement des résidants à proximité de leur domicile pour les inciter à prendre les transports collectifs ou les modes doux pour leurs déplacements quotidiens.

Suite à sa mise en œuvre, le nombre d'emplacements de stationnement gratuits en centre-ville de Toulouse a diminué fortement au profit des places payantes. Avec en 2007, 2 000 places en moins par rapport à 2003, l'objectif fixé au PDU de 2001 est atteint sur le centre-ville de Toulouse.

Evolution du nombre de places gratuites et payantes sur voirie au centre-ville de Toulouse entre 2003 et 2007



Source : Ville de toulouse

Le bilan est positif : allié à de nouveaux plan de circulation et au développement de la piétonisation, le Plan Local de Stationnement a favorisé un report modal significatif. De plus, il a permis de libérer une part importante d'espace public pour les autres modes (piste cyclable, mise en place de vélo station,…).

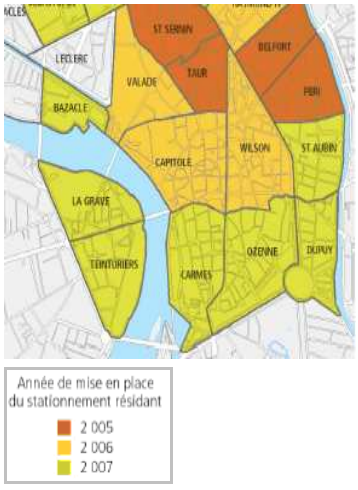
Par ailleurs, en terme de stationnement privé, la loi du 12/07/2010 valant engagement national pour l'environnement (dite Grenelle 2) prévoit plusieurs dispositions :

- La réglementation du stationnement sur les axes support d'un TCSP (disposition déjà mise en œuvre à Toulouse, lors de la MOD4, modification n°4 du PLU)
- La détermination du nombre maximal de places de stationnement dans les zones d'influence TCSP

Le décret du 25/07/2011 fixe les dispositions nécessaires à l'installation d'équipements permettant la recharge des véhicules électriques et hybrides dans les parcs de stationnement des bâtiments d'habitation et des bureaux ainsi que les dispositions en faveur du stationnement sécurisé des vélos.

D'autre part, le stationnement résidant se met en place progressivement jusqu'à s'étendre sur quasiment tout le centre-ville en 2007. Cette mesure est plébiscitée par les habitants des quartiers concernés. Fin 2007, plus de 4 000 abonnés sont inscrits.

Quartiers bénéficiant du stationnement résidant au 31 décembre 2007



Source : Ville de toulouse

Les résultats de cette politique de stationnement sont très satisfaisants :

- l'occupation et la congestion des places de stationnement diminuent, la rotation augmente, ce qui induit une réduction de l'espace public dédié à la voiture, au profit des autres modes
- hausse du taux de respect de la réglementation qui s'accompagne d'une baisse du stationnement illicite, ce qui se traduit par une réduction sensible des entraves aux accès, du stationnement illicite sur trottoirs, sur itinéraire cyclable, sur emplacement livraison, handicapé … qui pénalisent quotidiennement tous les usagers de l'espace public ;
- temps de recherche d'une place divisé par 4, ce qui contribue à la diminution de la circulation et de la pollution.

Le PLU de Toulouse impose pour les constructions neuves une décote du nombre de places dans la zone d'influence d'un TCSP.

Pour agir sur le stationnement privé, un outil possible est la réglementation dans les Plans Locaux d'Urbanisme (article n°12 des PLU). Ainsi, le PLU de Toulouse impose une décote du nombre de places dans les zones d'influence d'un TCSP. La règle s'est durcie entre 2001 et 2008.

Pour certaines zones, le nombre de places imposé a été revu à la baisse pour les voitures en 2008 et à la hausse pour les vélos.

Les zones bleues se multiplient :

Dans les communes de périphérie, les actions mises en places sont moins faciles à recenser. Néanmoins les zones bleues se multiplient dans certains quartiers toulousains hors centre-ville. Les zones bleues permettent de limiter le temps de stationnement gratuit en surface, favorisant ainsi la rotation des véhicules sur les places de stationnement.

L'offre de stationnement aux abords des gares et en parcs-relais se développe.

Evolution de la réglementation du stationnement automobile dans le PLU de Toulouse

Nombre de place minimum dans les constructions neuves

2001** : baisse de **20%** dans les **300 m autour d'une station de métro

2008** : baisse de **25%** dans les **500 m autour des lignes A, B, C.

Source : PLU Ville de toulouse

Afin de favoriser l'intermodalité voiture/transports collectifs, l'offre en stationnement en liaison avec les gares et le métro a fortement augmenté. Dans les parcs-relais du métro, près de 7 000 places sont proposées en 2008, contre 2 000 en 2001. Dans les gares, l'offre a été multipliée par 2 sur la même période pour atteindre 2 200 places en 2008.

Lors de sa révision, le bilan du PDU permet de constater la fréquentation dans les parkings du centre-ville. L'offre de stationnement en ouvrage à Toulouse est assez stable depuis 2001 : elle varie autour de 10 000 places. Cependant, la fréquentation des parcs en ouvrage baisse entre 2000 et 2007. Cette baisse concerne surtout les parkings de l'hyper-centre.

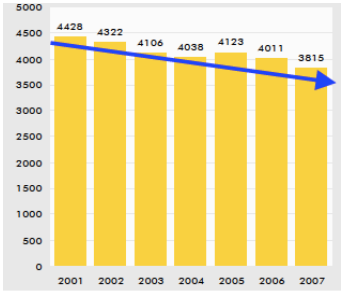
La baisse générale de la fréquentation peut s'expliquer en partie par :

- la mise en place du Plan Local de Stationnement, qui dégage des possibilités de stationnement en surface pour les courtes et moyennes durées,
- les aménagements d'espace public en faveur des piétons,
- la mise en service de la ligne B et la restructuration du réseau bus.

L'opportunité des modes doux

Le réseau cyclable à Toulouse se structure et s'agrandit chaque année. En 2011, le linéaire d'aménagements cyclables atteint 321 km (267 km de réseau cyclable, 54 km de réseau vert), contre 210 km en 2007 et 150 km en 2001. Les pistes et bandes cyclables représentent 40 % de ce linéaire.

Fréquentation annuelle des parkings en ouvrage du centre-ville en milliers de sorties



Source : Ville de Toulouse, Service Contrôle Gestion Déléguée

Les autres tracés sont partagés avec d'autres modes de déplacement : voies de bus, contre-allées, trottoirs mixtes, voies vertes…

Des doubles-sens cyclables sont apparus depuis 2007 dans de nombreuses rues et places de l'hyper-centre, permettant aux cyclistes d'emprunter dans les deux sens des voies à sens unique pour les voitures. Ce fonctionnement est utilisé dans d'autres grandes villes telles que Bordeaux. Depuis 2008, les doubles-sens cyclables sont progressivement généralisés dans les voies à sens unique des zones 30 sur la commune de Toulouse.

Le stationnement des vélos a également été amélioré, avec la multiplication des parcs à vélo, en particulier dans l'hyper-centre, dans les zones ayant bénéficié des réaménagements et autour des stations de métro.

La pratique du vélo est aussi encouragée par l'apparition de nouveaux services :

- En 2003 et 2004, des stations de location de vélo humanisées voient le jour à Matabiau et au Donjon du Capitole. En 2008, seule cette dernière est toujours ouverte.
- En 2007, un système de location automatisé est mis en place à Toulouse. Le système VélÔ Toulouse remporte un vif succès. Fin 2011, 2008, le service VélÔcompte Toulouse comptait 11 800 abonnés et enregistre 11 à 13 000 locations quotidiennes.

Les aménagements de la rue Alsace-Lorraine se traduisent par une forte hausse de la fréquentation par les piétons et les vélos. Des comptages ponctuels de flux piétons et vélos sont réalisés régulièrement dans le centre-ville de Toulouse. En semaine, une baisse des volumes de piétons est constatée entre 2001 et 2008, mais elle masque une forte progression entre 2007 et 2008. Globalement, la tendance est à la hausse.

La fréquentation des vélos augmente entre 2001 et 2008. Des changements semblent apparaître : les différents aménagements, les doubles-sens cyclables, l'arrivée des stations Vélô-Toulouse, la mise en œuvre du PLS (Plan Local de Stationnement) et les plans de circulation de plus en plus restrictifs sont autant d'éléments qui modifient les habitudes et les itinéraires des cyclistes. Le samedi, les fréquentations piétonne et vélo augmentent sur la période 2001-2008. L'attractivité commerciale du centre-ville est confortée par l'amélioration de la desserte en transports collectifs et des espaces publics pour les modes doux.

Le développement d'un maillage piétons-cycles permettant d'assurer les déplacements de courte distance s'inscrit dans l'objectif du Plan de Déplacements Urbains, actuellement en cours de révision, visant à renforcer les moyens de déplacements économes et moins polluants et moyenne distance. Il faut noter que la ville de Toulouse s'est engagée dans une démarche lui permettant d'atteindre à l'horizon 2015 une part modale de 15% pour le vélo. La communauté urbaine consacre 11 millions d'euros par an à cet objectif, soit cinq fois plus qu'en 2007, afin d'investir dans la création d' «axes cyclables structurants et sécurisés » et de mettre en place un « panel de services » (garages sécurisés le long des lignes du tramway et du métro, ou encore des locations moyenne et longue durée de vélos en libre-service…)

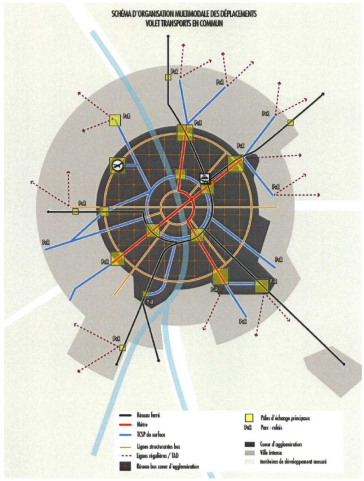
La ville compte actuellement 321 km de réseau vert et cyclable, soit une augmentation de 50% depuis 2001. On peut également comptabiliser les 10 kms de zones piétonnes, les 250 kms de zones 30. Ces espaces sont jalonnés de plusieurs milliers de places pour stationner son vélo. Toulouse métropole a acté en 2004 un « schéma directeur du réseau cyclable et vert d'intérêt communautaire ». Une instance de concertation « groupe de travail vélo » a été créée en juillet 2009. Des efforts significatifs sont menés pour créer un réseau cyclable de qualité, sûr, continu et lisible à l'échelle de la grande agglomération toulousaine : signalétique, éclairage publique, entretien des pistes et bandes cyclables, stationnements, traitement des intersections (carrefours, giratoires, fin de pistes cyclables…).

A noter que depuis le 16/11/2007, a été mis en place un système de vélo en libre service qui connaît un grand succès. Ouvert 24h/24, il compte 253 stations pour 2400 vélos (avril 2011).

Comme il a été déjà évoqué, le développement des modes doux doit s'accompagner du déploiement d'un mobilier urbain adapté destiné aux piétons (bancs, éclairages, espaces publics de qualité…) et aux cyclistes (arceaux pour le stationnement, incitation à la prise en compte du stationnement dans les programmes privé, notamment d'habitation, de bureaux…)

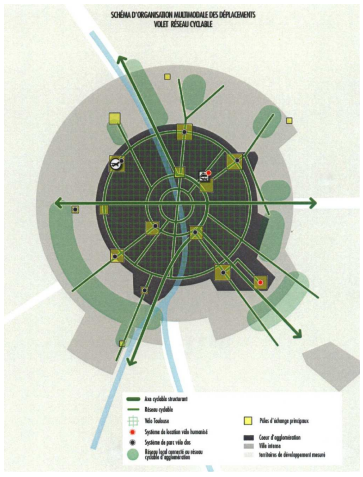
Cette politique visant à encourager les modes de déplacements « doux » comprend aussi une revalorisation des cheminements piétons dans la ville. Les premières réalisations piétonnières (axe rue Saint Rome/rue des Changes notamment) datent des années 1975/76 et se sont prolongées par l'aménagement de plusieurs autres rues du centre ville. Au début des années 1990, parallèlement à l'arrivée du métro, un programme pluriannuel d'aménagements de voiries semi piétonne ou à priorité piétonne a été mis en œuvre. Depuis 2008, une réflexion sur la piétonisation du centre-ville de Toulouse est menée : traitement des espaces publics, traitements et choix du mobilier urbain… De nombreuses réalisations ont été lancées, dont le réaménagement de la rue Alsace-Lorraine conçue par le célèbre architecte Brunon FORTIER, ou encore l'octogone de l'hypercentre par l'architecte-urbaniste Joan BUSQUETS.

Il faut noter que depuis la Loi du 11/02/2005 sur l'égalité des droits et des chances, prévoit le principe d'accessibilité généralisée, quel que soit le handicap (physique, sensoriel, mental, psychique, cognitif, polyhandicap) pour permettre à tous d'exercer les actes de la vie quotidienne et de participer à la vie sociale. En matière de déplacement cela se traduit par l'obligation pour la collectivité de permettre à tous les usagers, notamment les personnes handicapées et à mobilité réduite (les personnes de petite taille, les personnes avec des objets encombrants ou des chariots à provisions, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes avec de jeunes enfants y compris en poussette, personnes ayant des difficultés motrices temporaires ou permanentes…) de pouvoir accéder à un maximum de services et d'espaces publics dans les meilleures conditions de sécurité et de confort. Une charte « accessibilité » a été élaborée sur la commune de Toulouse en 2003. Sa refonte est en cours, pour répondre aux objectifs de la Loi et pour s'étendre à l'échelle de Toulouse métropole.



source : PDU

« Les déplacements vélo représenteront 15% des déplacements. »



source : PDU



Source :Toulouse métropole en chiffre 2011



Source : grandtoulouse.fr

Les zones piétonnes ainsi constituées représentent aujourd'hui 10 km de rue... Il est encourageant de constater que ce sont les déplacements piétons qui enregistrent de fortes augmentations. En 2008, les déplacements piétons représentent 23% des déplacements (source, PDU).

L'autopartage

Parmi les nouveaux services à la mobilité qui se déploient depuis quelques années, nous pouvons citer le covoiturage et l'autopartage. Ils permettent de limiter l'usage de la voiture dans l'agglomération, en complémentarité des services de transport en commun.

Le service d'autopartage « Mobilib » a été lancé en 2009 sur l'agglomération toulousaine, mettant à disposition de ses abonnés des véhicules individuels. Son développement est axé principalement dans le centre ville, à proximité des parcs-relais et aux abords des stations de métro. En 2011, 14 stations ont été mises en place, pour une flotte de 28 véhicules.

« Les déplacements piétons représenteront un quart des déplacements quotidiens dans Toulouse. »

Au-delà du cadre des différents Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE). TISSEO organise un service de covoiturage entre particuliers pour se rendre à son travail et retourner à son domicile. Les 2280 covoitureurs inscrits ont parcouru en 2010 plus de 583 000 kilomètres, ce qui a permis d'éviter l'émission d'environ 121 tonnes de gaz à effet de serre en 2010.

Les Plans de Déplacement d'Entreprises (PDE)

En 2001, Toulouse ne comptait que 2 PDE. En 2008, 17 PDE sont opérationnels (recensés par Tisséo-SMTC). Deux approches sectorielles sont en cours sur le secteur Ouest Toulousain et la ZAC Grande Plaine afin de mieux connaître la mobilité dans les zones d'activités économiques. De nombreux PDE sont en cours d'élaboration.



Source : toulouse.fr

« Un véhicule qui roule 10 km par jour rejette 1000 kg de CO2/an dans l'atmosphère. »

Les PDE opérationnels en 2008 :



Les PDE opérationnels en juillet 2008
PDE d'entreprise
PDE sectoriels

Source : Tisséo-SMTC, APRE, ADEME

Les PDE concernent de nombreux salariés (plus de 100 000). Les bilans réalisés montrent des effets positifs tels que le report de la voiture vers des modes alternatifs, transports en commun et vélo ainsi que le développement du covoiturage.



Source : toulouse.fr

La logistique urbaine : gestion des livraisons de marchandises en ville

La ville de Toulouse, et notamment son cœur urbain et commerçant, doit pouvoir accueillir quotidiennement les livraisons de marchandises en minimisant les nuisances causées : nuisances sonores, pollution liée au trafic des poids lourds, ralentissement du trafic sur des voies majeures…

Le cœur historique supporte un trafic de 5000 camions par jours et 3000 tonnes de marchandises sont livrées chaque mois dans l'hyper-centre. Progressivement, la logistique urbaine s'éloigne du centre-ville sous la pression urbaine et sous prétexte des nuisances engendrées. En 2010, les plates-formes logistiques se situent en moyenne à 20 km du centre-ville. Cette situation engendre près de 80% de déplacements de camions sans action de livraison.

De ce fait, aux portes de Toulouse, deux secteurs sont fortement utilisés pour la logistique urbaine :

- Au Nord du territoire toulousain, se dessine un V constituant une desserte utilisée pour les livraisons. Il s'étend entre le Canal latéral de la Garonne et la route de Paris (RD 820), depuis Pont Jumeaix jusqu'à Fondeyre, puis Saint-Jory et Castelnau d'Estrefonds. Cette activité logistique trouve toute sa place le long de cet axe en V et conduit à une réflexion sur l'établissement d'un site propre pour la logistique qui traverse cette zone pour atteindre le centre-ville.
- Au Sud, la RD 120 (Route d'Espagne) et la Route de Seysses desservent le secteur Thibaut-Larrieu au niveau du Cancéropole. L'activité logistique est là aussi très importante.

Ces secteurs sont à préserver et à conforter comme portes d'entrées et d'activité de logistique urbaine pour la ville de Toulouse. Il est possible de raccrocher ces pôles logistiques à l'hyper-centre toulousain en travaillant sur des outils ou des fonctionnements permettant de réduire les nuisances (arrivée des poids lourds la nuit aux portes de Toulouse, massification, organisation des tournées, mutualisation, distribution des marchandises par le biais de camions moins polluants, moins bruyant et adaptés au centre-ville le jour)

« La cohérence urbanisme/transports collectifs est privilégiée en soutenant le renouvellement urbain et en favorisant les nouvelles opérations d'urbanisme autour des dessertes actuelles »

Quelques projets pourraient voir le jour :

- Le site ferroviaire Toulouse-Matabiau-Raynal constitue un lieu stratégique pour la logistique urbaine. Avec l'arrivée de la LGV (Ligne à Grande Vitesse), une nouvelle plateforme de logistique urbaine pourrait être intégrée dans le projet du pôle Matabiau-Marengo-Raynal à l'issue de l'étude de faisabilité en cours.
- Sur le secteur de Fondeyre au Nord de Toulouse, une plateforme existante est embranchée au chemin de fer. Le pôle routier de Fondeyre fortement utilisé par les transporteurs toulousains constitue le centre de distribution urbaine de marchandises le plus proche du centre de Toulouse. Il représente un enjeu majeur en termes de réduction de consommation énergétique et de rejet de polluant, en particulier de CO_2. Dans un premier temps, sa réhabilitation présente un grand intérêt. Ultérieurement l'embranchement ferroviaire pourrait être remis aux normes si nécessaire.
- En centre-ville, étant donnée l'importance des volumes et des masses, le déploiement d'emplacements logistiques controlés devrait faciliter le travail des livreurs suivant l'expérience positive des sites Roosevelt et Capitole.



Des trottoirs plus larges et des pistes cyclables clairement matérialisées pour favoriser les déplacements doux

La mobilité durable au cœur de l'aménagement et du fonctionnement du territoire toulousain

La cohérence urbanisme / transports

La forme et la diversité urbaines peuvent réduire de manière efficace les besoins de déplacements à la source. L'enjeu est d'une part de générer des relations de proximité en rapprochant habitat, activités, équipements... et d'autre part de travailler sur l'articulation et la complémentarité des différentes échelles de déplacement (agglomérations, villes, quartiers).

La cohérence urbanisme/transports collectifs est privilégiée en soutenant le renouvellement urbain et en favorisant les nouvelles opérations d'urbanisme autour des dessertes actuelles. En outre, l'accessibilité multimodale aux différentes centralités est préconisée, en diversifiant et en facilitant les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle. Le projet de Pôle d'échanges multimodal de Toulouse – Matabiau est un projet majeur en matière de mobilités.

Promouvoir une mobilité durable implique de favoriser les modes de déplacements doux et/ou peu émetteurs de gaz à effet de serre. Si les transports en commun et les véhicules électriques doivent permettre les déplacements entre pôles, la pratique de la marche à pied et du vélo peut être encouragée pour tous les déplacements de courte distance, notamment à l'intérieur des pôles urbains. De plus, les orientations environnementales à travers la loi « Grenelle II » incitent les collectivités à développer les modes de transports doux et notamment les véhicules électriques avec la mise en place des infrastructures (bornes, câblages…) pour la charge et le développement de cette filière. Cela implique des partis d'aménagement redonnant la priorité aux modes doux.

L'extension des aménagements piétons en centre-ville (rues à priorité piétonne et élargissement des trottoirs) pour encourager les déplacements piétons est favorisée. L'extension du réseau cyclable de la ville en cohérence avec celui de l'agglomération et une sécurisation des déplacements en vélo pour atteindre une part modale de 8 à 10% des modes mécanisés à l'horizon 2020, estimation affichée dans le projet de PDU arrêté en janvier 2011. La cohérence urbanisme/transport tendra à prendre en compte les modes de déplacement doux. En outre, le réseau cyclable ne devra pas se limiter aux seuls déplacements sur courte distance. Il devra anticiper les connexions possibles vers les équipements structurants afin d'étendre les possibilités de déplacement à vélo et d'améliorer ainsi le confort d'accessibilité en vélo vers ces équipements générateurs de déplacements.

Les déplacements des personnes à mobilité réduite sont dorénavant pris en compte en amont des projets d'aménagement des espaces publics en intégrant les préconisations de la «Charte Accessibilité ».

Le nouveau projet du centre-ville proposé par Joan Busquets, vise à limiter la place de la voiture individuelle dans le centre de Toulouse. Il souhaite faire de Toulouse une « ville confortable » pour les modes doux.

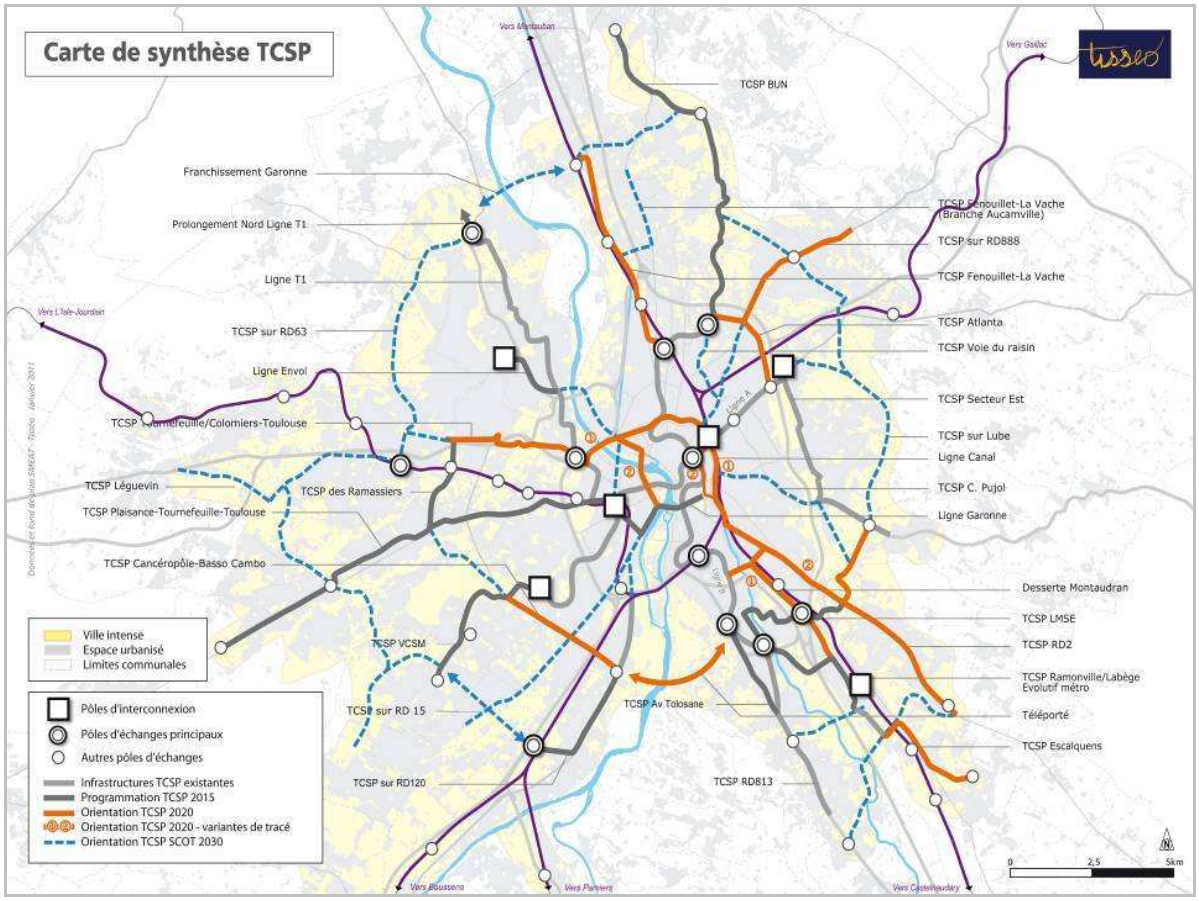
Cette réflexion doit permettre l'amélioration de la qualité de l'air de la ville de Toulouse et de sa périphérie. En effet, le transport est le principal émetteur de d'oxydes d'azote (NOx) dont les taux élevés entraînent des risques sanitaires et écologiques. La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996 institue des documents de planification pour réduire les effets de la pollution atmosphérique sur la santé et l'environnement comme le « Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) », le « Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) », et le « Plan de Déplacement Urbain » (PDU). Par ailleurs, la loi Grenelle II institue l'élaboration du « Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) ».

Enfin, la question des stationnements en favorisant notamment la possibilité de mutualisation du stationnement est intégrée dans les opérations d'aménagement.

Les principes de gestion des déplacements pour une ville durable

La ville de Toulouse intègre dans les projets urbains, et ce dès la phase de conception, une réflexion sur la limitation des besoins en déplacements automobiles. L'objectif est de favoriser les modes alternatifs à la voiture, d'optimiser les potentiels de transports en commun, de rendre attractive la pratique des modes doux par un traitement paysager de l'espace public. Mais le bon fonctionnement d'une mobilité durable suppose :

- de privilégier la connexion aux pôles urbains et aux équipements générateurs de trafic
- de conditionner la création de projets urbains à une offre alternative qui soit réellement attractive et compétitive.

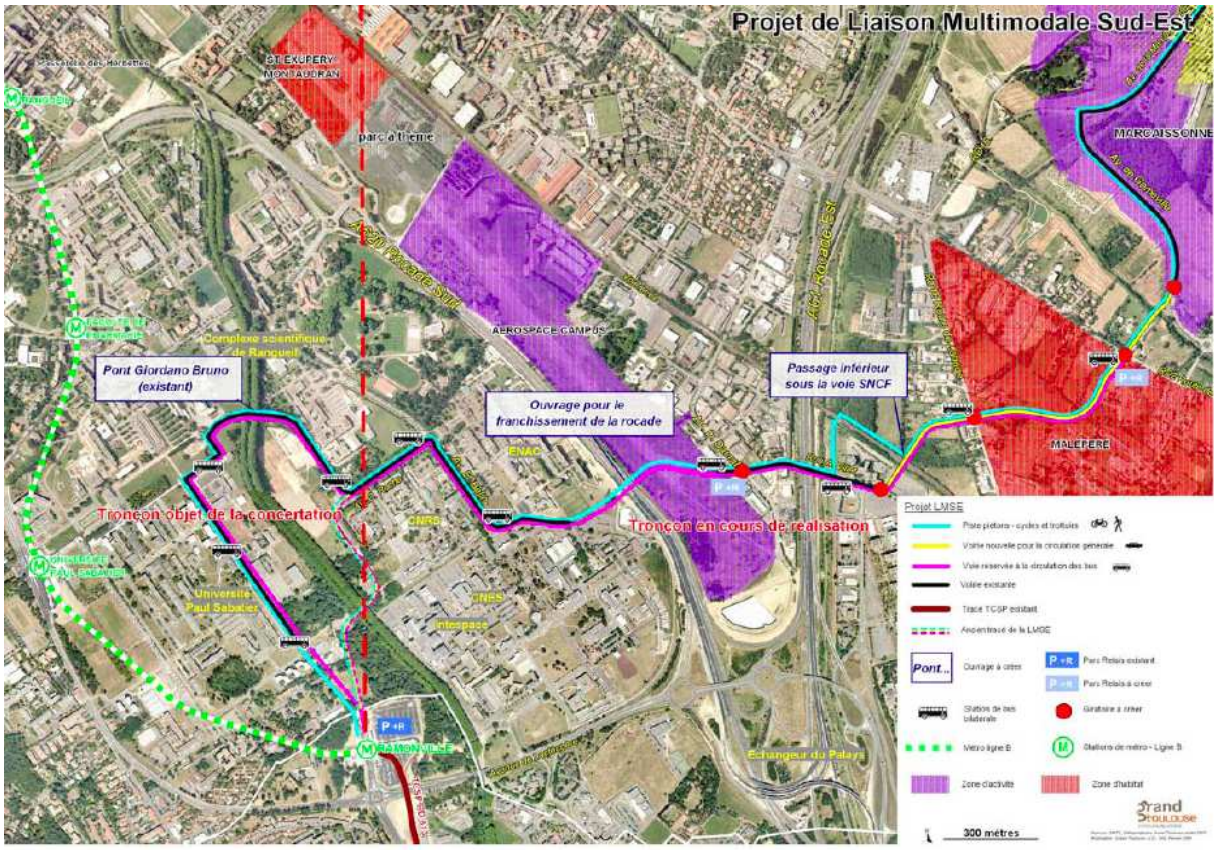


Les objectifs à poursuivre dans les projets d'aménagement respectueux de l'environnement et correspondant à une ville durable se déclinent ainsi :

- Concevoir une organisation de la ville qui limite les besoins de déplacements en voiture garantissant une accessibilité forte pour tous les types de mobilité.
- Donner la priorité aux déplacements doux et en garantir l'accessibilité, la continuité, la lisibilité et la sécurité.
- Favoriser l'usage des transports en commun et la multimodalité des déplacements
- Limiter la place de la voiture dans les espaces publics.
- Réseaux de déplacements existants et projets d'extension des TCSP

- Les grands projets liés aux transports et déplacements
- La Liaison Multimodale Sud-Est (LMSE) doit être achevée au début de l'année 2013. Elle reliera les quartiers Sud-Est de Toulouse à Ramonville, Montaudran et les quartiers en devenir de Malepère et Marcaissonne, les communes de Saint-Orens et Quint-Fonsegrives. Il s'agit de la création de voies réservées aux transports en commun et aux modes de déplacement doux afin d'améliorer la qualité de la circulation et les échanges sur le Sud-Est de l'agglomération, tout en

favorisant les modes de déplacement écologiques. La LMSE aura des voies de circulation routière sur une partie de son itinéraire.



- Le Boulevard Urbain Nord, boulevard urbain multimodal reliera la commune de Bruguières au terminus de la ligne B du métro Borderouge à Toulouse. Cet axe est aussi réservée aux transports en commun et aux modes de déplacement doux afin d'améliorer la qualité de la circulation et les échanges sur le Nord-Est de l'agglomération, tout en favorisant les modes de déplacements écologiques.
- Le Tramway ligne G reliera les Arènes au Grand Rond. La ligne Garonne ou dite ligne G prolongera la ligne E du tramway de la station des Arénes jusqu'au Grand Rond, Jardin des Plantes et Muséum. Intégrée dans un vaste projet de rénovation urbaine, elle va permettre de redessiner les allées Paul Feuga et Jules Guesde, où sera réalisé le futur quartier des sciences. Elle permettra de relier les Arènes aux allées Jules-Guesde en 10 minutes. Elle va ébaucher la « rocade » tramway autour du centre ville. Elle desservira 50 000 personnes. La fin des travaux est prévue pour 2014.
- Le projet urbain du pôle d'échanges multimodal de Toulouse Matabiau va permettre le développement d'une programmation métropolitaine au plus près de la LGV et de l'offre de transport en commun. L'arrivée d'une Ligne à Grande Vitesse au cœur de l'agglomération toulousaine constitue une opportunité pour faire émerger une programmation urbaine ambitieuse tant dans ses contenus – des fonctions métropolitaines supérieures – que dans sa forme.
- Le TCSP VCSM (Voie du Canal Saint-Martory), consiste en la création d'un tracé à 4 m sous terre, limitation de vitesse à 70 km/h. La largeur de la VCSM permettra d'en faire à terme une 2x2 voies. Mais il débutera par une 2x1 voie, enterrée à 4 m

sous le niveau du sol - comme la rocade Arc-en-Ciel - pour limiter les nuisances sonores. Des panneaux antibruit seront installés. Transport en commun en site propre. À l'extérieur des voies pour automobiles, 2 voies de bus en site propre, exploitées par Tisséo, sont prévues. La mise en service interviendrait en 2013, avant même la route pour automobiles, qui entrerait en service en 2014 ou 2015. Trois ronds-points créés. Guilhermy sera donc le premier. Le rond-point de la D63 sera un rond-point suspendu (comme le rond-point du Mc Do à Tournefeuille). Celui de la D23 sera juste à côté des parfums Berdoues à Cugnaux. La Voie du Canal Saint-Martory répond à la forte croissance démographique de l'Ouest toulousain. Elle veut faciliter la circulation de Seysses, Villeneuve-Tolosane, Frouzins, Cugnaux, et bien sûr la route de Saint-Simon à Toulouse.

D'autres projets touchent Toulouse de près ou de loin :

- TSCP RD888
- Exploitation de la ligne A à 52 mètres
- Laison Ramonville/Labège Innopole
- Desserte Aéroport
- TCSP RD 820 Nord
- TCSP 632
- TCSP RD 2 Sud

Les actions au cœur des projets urbains toulousains

Les projets d'aménagement et de renouvellement urbain de Toulouse se voient dotés d'une forte valeur environnementale en phase de conception. Lorsque l'opportunité se présente et qu'un projet pourra concrètement répondre aux exigences environnementales, le projet d'aménagement s'efforce au-delà de la l'amélioration ou de la consolidation :

- de relier les secteurs de projet à au moins un mode de transport en commun (Tramway, Métro, Réseau de bus, train)
- d'intégrer de nouvelles liaisons douces
- de partager au moins équitablement l'espace public entre voitures et modes doux :
  - sinon de réduire la place de la voiture au profit de l'accessibilité des personnes handicapées, piétons et cycliste
  - de prévoir des emplacements d'autopartage
  - de prévoir des stationnements pour vélos
- d'apporter un traitement qualitatif autour des stations de tramways, de métros, de bus, des voiries

Les projets urbains suivant intègrent ces valeurs ajoutées : le projet de rénovation urbaine d'Empalot, la friche industrielle de la cartoucherie, le secteur de La Salade, le pôle d'excellence de Plaine Campus, la ZAC Borderouge, l'aménagement de la rue Alsace-Lorraine.

La création d'équipement de transports structurants constitue donc un levier pour le réaménagement de l'espace public en redéfinissant entre autre la place dévolue jusqu'alors à l'automobile, comme l'a démontrée récemment l'arrivée du tramway T1. Le développement des modes doux participe également à la modification de l'espace public notamment avec la mise en place du service VélôToulouse qui a permis d'affirmer la place grandissante des modes doux dans l'espace public.

Cette volonté s'inscrit dans le projet global de réaménagement de l'espace public du centre-ville en cours d'étude par l'urbaniste catalan Joan Busquets et le paysagiste Michel Desvigne. Compris dans l'octogone formé par les boulevards, traversé par la Garonne et longé par le Canal du midi et le Canal de Brienne, ce projet s'articule autour d'une meilleure identification

du paysage et de ses éléments remarquables ainsi que la création de liens entre l'ancien et le moderne. A cela s'ajoute la volonté de renforcer les modes de déplacements doux sur les 635 hectares du centre tout en tenant compte des fonctions culturelles, administratives et économiques et de leurs enjeux. L'octogone doit ainsi permettre de réorganiser la circulation en absorbant les milliers de voitures qui traversent aujourd'hui l'hyper centre sans s'y arrêter. Ce projet, dont les premiers changements visibles interviendront en 2013, concrétisera l'image de Toulouse en qualité de métropole européenne et de ville d'eau.

Le réaménagement de la rue Alsace Lorraine et du square Charles de Gaulle constituera la première étape de cette recomposition. Engagé en février 2010, cette première grande opération d'aménagement du centre ville menée par la Communauté urbaine du Grand Toulouse et la ville de Toulouse cible un meilleur partage de l'espace public en créant un vaste plateau piéton et en proposant des espaces de circulation clairement identifiés pour chaque catégorie d'usager. Le plateau piéton en dalles de pierre, d'une largeur de quinze mètres, comportera une chaussée pavée légèrement décentrée et large de trois mètres trente. Les livraisons représentant un point crucial pour l'activité commerçante de la rue, le projet d'aménagement propose un principe de livraison à mi voie sur des aires dédiées.

2/ Quelles conditions de vie mettons-nous en commun ?

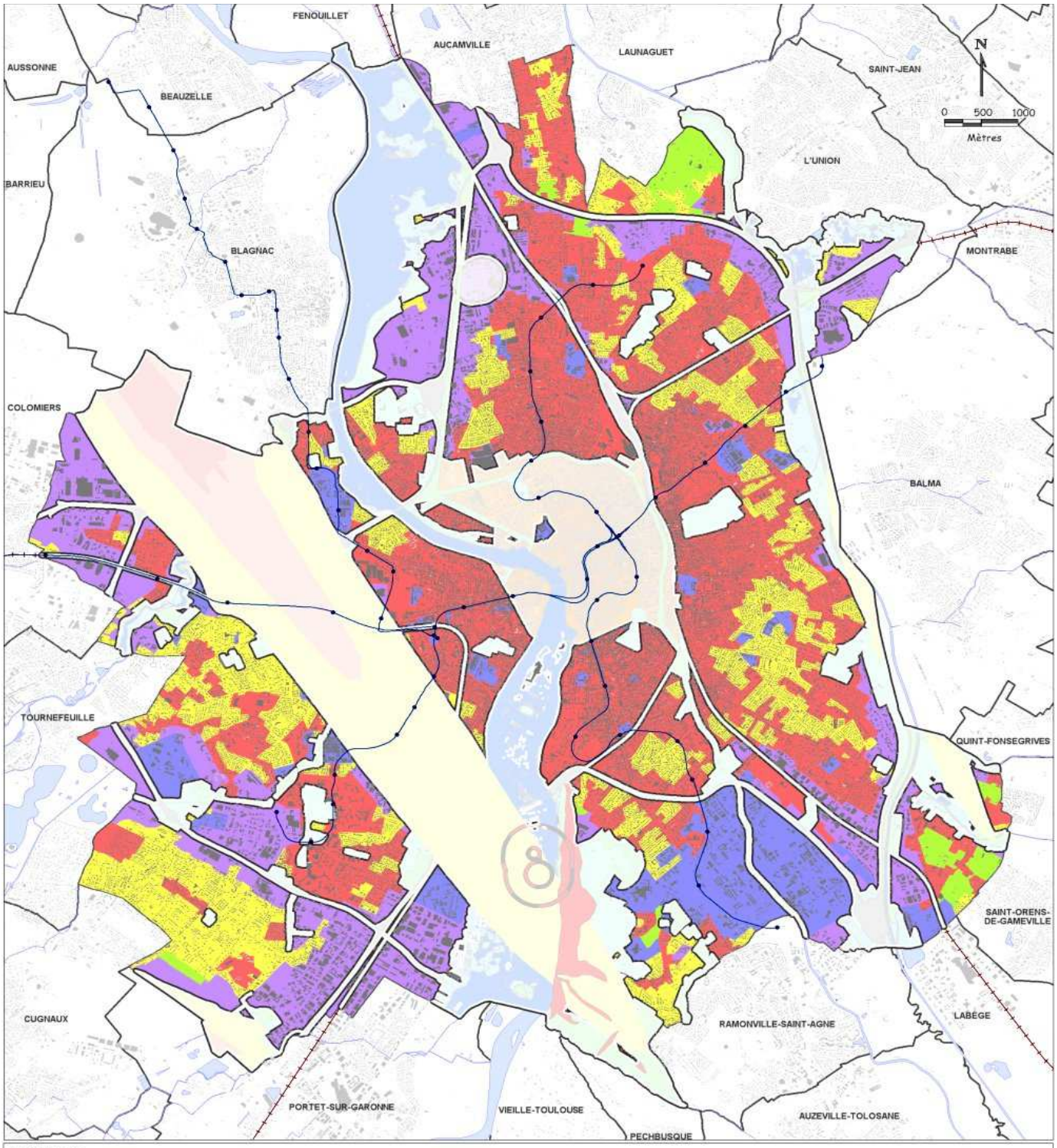
E/ La desserte et l'accessibilité

Synthèse

Atouts/Opportunités	Contraintes/Faiblesses
De nombreuses infrastructures et une desserte de qualité Une ville qui concentre de nombreux pôles d'échanges Une offre de transports en commun très large : bus, Tramway, métro et train, LMSE Plus de 300 km d'itinéraires verts et cyclables aménagés, des équipements dédiés (parc à vélo, voies sécurisées) Prise en compte du piéton dans le cœur de ville Mise en œuvre du Plan Local de Stationnement Diminution du nombre d'accidents corporels De nombreuses améliorations engagées pour les PMR (personnes à mobilité réduites) Intégration de l'intermodalité au sein des projets Aménagements de boulevards urbains multimodaux Au cœur des projets d'aménagement, la cohérence transport/urbanisme est une priorité Réalisation d'un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et aménagements des Espaces publics (PAVE) Secteur Nord des Ponts Jumeaux à Castelnau d'Estrétefonds en passant par Fondeyre dévolu à la logistique	Une forte utilisation de la voiture et un trafic difficile à maîtriser (mais des actions en jouant sur la vitesse de circulation et le stationnement résidant) Congestion du trafic au niveau des pôles d'équipement, d'activités et de commerces. Un périphérique régulièrement saturé aux heures de pointes Un usage du parc de stationnement déséquilibré (des parkings sous-utilisés, sous offre près des générateurs de trafic) Des quartiers en développement nécessitent le renforcement des infrastructures de TC et des modes doux Présence de points de conflit entre les deux roues et les voitures Manque de lisibilité des différents usages de la voirie sur certains secteurs (organisation urbaine, traitement des entrées, confort piéton et guidage vers les arrêts de TC, végétation) Un réseau cyclable qui manque parfois de jonction avec les TC, les communes périphériques : des itinéraires à prolonger. Plates-formes logistiques éloignées du centre-ville au réseau de voies étroites dépourvu de micro-plates-formes de distribution

Besoins répertoriés / Enjeux
Prolonger les actions permettant de réduire la place de la voiture dans la ville (contraintes de stationnement, TCSP, accroitre la place réservée aux piétons et cycles) Améliorer le fonctionnement du réseau de TC et anticiper son évolution dans les choix de l'urbanisation préférentielle (cohérence densité urbaine et desserte de TC) Poursuivre les aménagements en faveur d'une augmentation de la part modale des modes doux dans les déplacements quotidiens et en particulier des vélos dans les déplacements domicile-travail (itinéraires cyclables lisibles et sécurisés, encadrer le stationnement sauvage…) Travailler sur le développement de voies vertes (en lien avec la trame verte et la découverte du territoire toulousain) Diminuer l'insécurité routière et les nuisances, anticiper et limiter les nuisances induites dans chaque nouveau projet Prévoir des itinéraires secondaires pour les axes soumis à de forts ralentissements et jouer sur le report modal vers les TC et les vélos. Réorganiser la logistique urbaine au regard des atouts du territoire (création d'un Schéma directeur ?) et des partenariats de travail et de concentration avec les professionnels mis en place

Potentiels de densification



LEGENDE

Territoires de densification possible
- Zones UA3, UA4, UB1, UB2 : secteurs d'habitat et de mixit
- Zones UC1, UC2 : secteurs pavillonnaires et d'habitat diffus
- Zones UE1, UE2, UE3 : secteurs d'activités
- Zone UP : hospitalier, enseignement,...
- Zone AU0 : terrains à urbaniser

Ensemble des territoires impropres à la densification

Zonages du PLU ne pouvant être densifiés
- UA1 : Secteur sauvegardé
- UA2 : Centre-ville hors secteur sauvegardé
- UY : Infrastructures de transports terrestres
- NL : Secteurs naturels liés aux loisirs
- N : Espaces naturels à préserver

Protections spécifiques

Risques technologiques
- Périmètre SEVESO - Zone chimique suc
- PPRT - Zone pétrolière nord

Mouvements de terrains
- Zone rouge du PPRN: Aléa fort

Exposition au bruit des aéronefs
- Courbe A
- Courbe B
- Courbe C

Zones submersibles
- i1 - Aléa fort
- i2 - Aléa faible

Sources : Mairie de Toulouse
Préfecture de la Hte-Garonne

3/ Les territoires sont-ils suffisamment diversifiés ?

A/ La mixité des territoires

L'absence de contrainte géographique, une croissance démographique exceptionnelle, la motorisation massive, le zonage des fonctions, le développement radio-concentrique ou encore le goût prononcé pour la maison individuelle sont autant d'éléments ayant favorisés l'étalement urbain et la sectorisation de l'espace. Synonyme de surcoût économique, social et environnemental, la collectivité s'active pour lutter contre ce type de développement urbain et soutenir la mixité des fonctions et la régénération urbaine au travers de nombreux projets d'aménagement mais aussi de son Plan Local d'Urbanisme

L'urbanisation a atteint les limites du territoire communal

Sur une longue période, l'agglomération toulousaine connaît la croissance démographique la plus forte, en valeur absolue, de toutes les agglomérations françaises, accueillant en moyenne chaque année 10 000 à 15 000 habitants supplémentaires. En moins de trente ans, dynamisée par une économie en plein essor, Toulouse s'est propulsée au rang des grandes métropoles régionales mais cette croissance urbaine extrêmement rapide a aussi induit certains déséquilibres et dysfonctionnements.

Dans les années 90, l'urbanisation du territoire de Toulouse a conduit à la quasi-disparition des terres agricoles. En 2000, on dénombrait 71 exploitations agricoles occupant 19 hectares. De 1368 hectares de terrains à urbaniser en 1992, le territoire n'en dispose plus que 178 hectares aujourd'hui, soit 2% du territoire, qui devrait être urbanisés d'ici 2030. La consommation d'espace à Toulouse durant ses vingt dernières années s'est ainsi maintenue à un rythme soutenu d'environ 60 hectares par an et Toulouse a consommé la quasi totalité de son territoire. Néanmoins, la ville a augmenté sa surface de zones naturelles au cours des différentes procédures d'évolution du PLU et protége actuellement environ 2 148 hectares au PLU soit 28% de la surface communale.

« La consommation d'espace à Toulouse durant ses vingt dernières années s'est ainsi maintenue à un rythme soutenu d'environ 60 hectares par an. »

	2006	2011
Zones U	9509 ha	9480 ha
Zones AU0	195 ha	178 ha
Zones N et NL	2096 ha	2148 ha

Evolution des zones de 2006 à 2011 : source Service Réglementation Urbaine, Toulouse métropole.



Toulouse

L'attractivité de la ville a également alimenté la croissance des espaces urbains bien au delà de ses limites communales. Après une phase de très forte croissance démographique pour les banlieues de première couronne dans les années 60-70 où elle atteignait des niveaux exceptionnels (+ 8% par an) soit 8 fois plus que Toulouse à la même période, la croissance des banlieues de première couronne a ralentit depuis en passant à 1,6% par an depuis 1999, tandis que celle de Toulouse tourne autour de 12%.

La croissance démographique entre les banlieues et Toulouse s'est donc totalement inversée durant les années 2000 traduisant le recentrage de la croissance sur la ville-centre. Cependant, après avoir augmenté à un rythme constant depuis 1975, la croissance démographique de la couronne périurbaine accélère depuis 1999 (+ 3,1%). Les communes périurbaine les plus dynamiques se situent souvent prés des axes autoroutiers (+ 7,2% pour Castelnau-d'Estrefonds, + 6,3% pour Saint-Sulpice, + 4,7% pour Baziège).

« L'attractivité de la ville a également alimenté la croissance des espaces urbains bien au delà de ses limites communales. »

Ce desserrement résidentiel de l'agglomération toulousaine et son étalement urbain au delà des banlieues se traduit par l'agrandissement du périmètre de l'agglomération toulousaine qui compte 72 communes et plus de 863 756 habitants en 2008, la notion d'agglomération retenue par l'INSEE étant fondée sur le critère de la continuité du bâti. Avec un rythme de croissance de 1,9% par an, la croissance de l'aire urbaine de Toulouse s'accélère également et son périmètre s'étend au delà des limites de la Haute-Garonne en dénombrant plus de 270



Les Ponts Jumeaux

communes.

Ce mouvement d'étalement du tissu urbain mais aussi de densification autour de la ville centre et le long des axes de communication a entraîné de profondes mutations du paysage urbain. Le coût des terrains à bâtir tout comme le coût des loyers a très fortement augmenté sur les communes de première couronne rendant la proche banlieue moins accessible pour les populations à revenus modestes, notamment en maisons individuelles.

Ce surcoût foncier a ainsi généré une forte diminution de la consommation d'espace au sein de l'agglomération et a reporté le mouvement d'étalement urbain sur les communes périurbaines où la construction pavillonnaire se développe de manière intensive renforçant de fait le mitage de l'espace.

Un nécessaire rééquilibrage spatial

« La ville compte près de 25 000 logements supplémentaires par rapport à 1999. »

La spécialisation des territoires de l'agglomération toulousaine est le résultat d'un aménagement longtemps compartimenté mais aussi des transferts d'activités et des opérations de construction de logement qui se sont réalisés aux grés des logiques privées et des opportunités. Equipements, habitats et emplois doivent être mis en corrélation dans une logique de mixité, de proximité et de desserte efficiente. Il s'agit de donner accès à un bon niveau de services (gardes d'enfants, écoles, activités culturelles et sportives, vie associative, commerces, services publics…) et de limiter les déplacements. L'enjeu est de taille dans un territoire où le marché du logement est plutôt tendu et où la pression foncière est forte sur les secteurs urbains les mieux équipés.

La ville compte prés de 25 000 logements supplémentaires par rapport à 1999 répartis de manière diffuse au gré des opportunités foncières. En 2010, la production de logement a été particulièrement forte au Nord, dynamisé par la ZAC de Borderouge et les communes limitrophes d'Aucamville et de Launaguet. Cette progression n'a d'ailleurs pas toujours été précédée par les équipements et les dessertes nécessaires. La production récente de logement concerne également les secteurs de Ponts-Jumeaux, Croix-Daurade, Saint-Martin du Touch et de Limayrac. Ainsi, un tiers des logements ont été réalisés dans le cadre des ZAC et des PAE en 2010 et les 2/3 restants ont été livrés en secteur diffus.



Val de Limayrac

La production de logements est donc forte mais encore insuffisamment diversifiée, le parc social représentant actuellement 15 % des résidences principales tandis que 66 % des ménages sont éligibles au logement social. En outre, le parc social est le plus inégalement réparti où près de la moitié des logements sociaux sont situés en ZUS.

Toulouse a ainsi récemment renforcé ses dispositions réglementaires pour favoriser la mixité sociale en diminuant à 1001m² SHON le seuil à partir duquel un pourcentage de logements locatifs sociaux dans les programmes de constructions de logements est exigé et en appliquant cette disposition à toutes les zones dans lesquelles l'habitat est autorisé.

Parallèlement, la Ville de Toulouse poursuit l'ambition de mieux intégrer les quartiers d'habitat social existants dans le cadre du Grand Projet de Ville (GPV) en procédant à un remodelage de plus en plus conséquent de ces quartiers et en réduisant le taux de vacance.

« Sur les neuf grands centres commerciaux que compte l'agglomération aujourd'hui, seuls deux font partie de Toulouse (Gramont et Purpan). »

Les différentes Opérations d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) menées dans la ville ancienne ont permis également de réduire entre 1999 et 2007 le taux de vacance des logements et ainsi d'offrir de nouvelles possibilités de logement dans un secteur centre très bien équipé et bénéficiant d'une desserte en transport en commun optimale. La ville s'appuie en complément sur le PLH communautaire approuvé le 17 mars 2011 pour répondre quantitativement et qualitativement aux besoins en logements avec un objectif transversal de mixité sociale et d'équité entre territoires.

De nouvelles formes architecturales innovantes permettant de combiner maison, jardin et densité sont expérimentées pour endiguer l'installation en périphérie ou sur l'aire urbaine d'une majorité de familles modestes souhaitant accéder à la maison individuelle. 80% des communes en périphérie toulousaine y ont un parc de logement quasi exclusivement composé de maisons individuelles tandis que Toulouse compte un peu moins de 20% de maison dont le taux reste quasiment inchangé depuis 1999.

La spécialisation de l'espace n'a pas seulement affecté le logement. L'essor de la grande

distribution et de l'aménagement des centres commerciaux aux portes de la ville puis à celles de l'agglomération, a transformé les formes, les pratiques et les représentations de la vie urbaine en privilégiant l'accessibilité en voiture. Sur les neuf grands centres commerciaux que compte l'agglomération aujourd'hui, seuls deux font partie de Toulouse (Gramont et Purpan).

La forte attractivité de ces grandes surfaces a longtemps fait disparaître nombre de petits commerces alimentaires et de proximité victimes de cette fuite de chalandise. L'élargissement de la gamme des produits offerts dans les centres commerciaux réservés jusqu'à présent au centre ville (hi-fi, sport, loisirs, culture, cinéma…) n'a cependant pas empêché le centre-ville de rester le premier pôle commercial régional avec prés de 8 000 établissements dont la localisation répond à une logique de concentration géographique sur des rues et des îlots spécialisés. Les quartiers et faubourgs ont eux souffert de cette diversification des centres commerciaux périphériques et se recentrent sur la fonction alimentaire de proximité. En effet, depuis une dizaine d'année, on y observe la réimplantation de commerces alimentaires généralistes de surface variable. Ce renouveau des commerces alimentaires répond aux besoins grandissant de proximité des habitants et permet un rééquilibrage de l'armature commerciale. En parallèle, la ville doit initier la localisation d'équipements plurifonctionnels et de nouvelles formes de services sur les nouveaux territoires d'enjeux de la vie urbaine : pôles d'échanges, lieux d'emplois…

« Ce renouveau des commerces alimentaires répond aux besoins grandissant de proximité des habitants. »



Commerce alimentaire Saint-Agne

Les zones d'activités constituent des pôles d'emplois établis principalement le long des grands axes routiers permettant une meilleure accessibilité et un moindre impact sur l'habitat en terme de nuisance. Cependant, lorsqu'elle n'est pas source de nuisance, l'activité économique doit venir renforcer la mixité fonctionnelle des territoires par le biais de petits parcs d'activités disséminés sur le territoire et répondant à des besoins de proximité. Cette réflexion sur la mixité emploi-habitat porte notamment sur les territoires de renouvellement urbain comme au nord où les opportunités foncières existent, notamment le long de la route de Paris (RD 820). Elle concerne également des secteurs à proximité des grandes zones d'habitat tel que le boulevard Eisenhower et son potentiel de développement économique situé à l'interface du quartier du Mirail à Toulouse et des secteurs résidentiels de Saint-Simon et de Reguelongue.

Concernant les activités de pointe, technologiques et à haute valeur ajoutée, elles sont davantage concentrées sur quelques pôles spécialisés bien aménagés et situés sur un arc Ouest / Sud-Est. Ces pôles contribuent à valoriser l'image des quartiers voisins. Ainsi, le complexe scientifique de Rangueil et " la Plaine " valorisent les quartiers Est et Sud-Est, tandis qu'à l'Ouest, les quartiers de Lardenne et de St-Simon bénéficient d'un marché immobilier plutôt favorable avec la proximité des parcs de Basso-Cambo, de la Météo et de la Barigoude.

Un meilleur équilibre des fonctions passe également par une desserte en transport efficace. Les projets d'aménagement sont ainsi articulés autour des projets de transports structurants, tel que le Boulevard Urbain Nord (BUN), la Voie du Canal Saint-Martory (VCSM) ou la Liaison Multimodale Sud Est (LMSE) afin de renforcer les liens mobilités - urbanisation. Autour des axes de transports en commun en site propre (TCSP) plus qu'ailleurs, il s'agit d'imaginer des zones d'habitat et d'activités dont la conception permette de limiter la dépendance à l'automobile. Les « contrats d'axe » issus du SCOT illustrent cette démarche en permettant de contractualiser un engagement réciproque : celui de l'autorité organisatrice des transports sur un projet de TCSP et celui de la ville sur les moyens de favoriser la densité urbaine autour des TCSP et l'accessibilité aux stations.

« Les projets d'aménagement sont articulés autour des projets de transports structurants …»

La régénération urbaine

L'agglomération toulousaine est peu dense et présente un environnement assimilable « à la ville à la campagne », même au plus proche de l'hypercentre toulousain. La qualité de vie toulousaine repose donc sur des critères d'espace, de nature et de confort associés à l'habitat individuel. Mais ce type de développement urbain n'est pas sans conséquence : dépendance à la voiture, forte présence de l'automobile sur l'espace public, mitage des espaces agricoles et naturels, surcoût en équipement et infrastructure… un juste équilibre doit être trouvé afin de concilier qualité de vie, nature dans la ville, préservation du patrimoine et optimisation du foncier quantitativement et qualitativement par une juste répartition des espaces.



Parc d'activités de la Plaine

« L'essentiel des opérations se porte aujourd'hui dans le tissu urbain déjà constitué …»

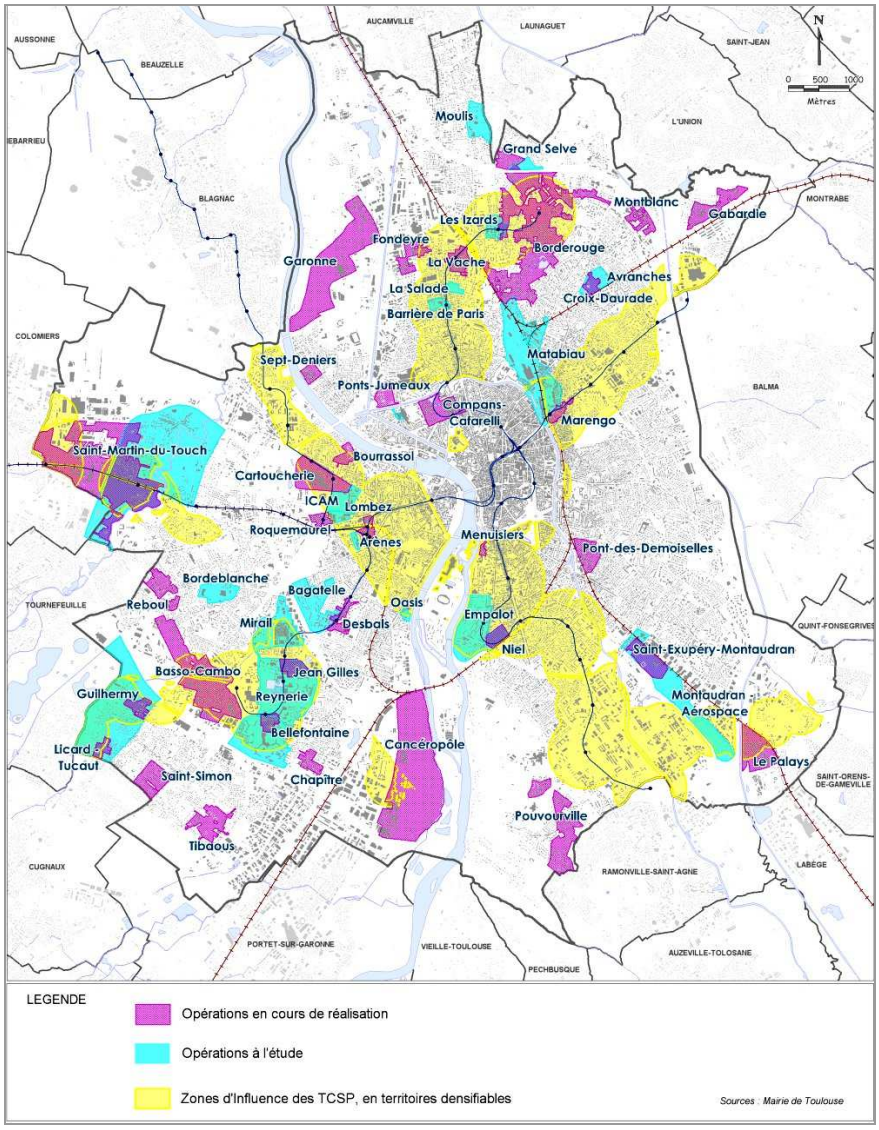
La régénération urbaine de la ville est un des éléments permettant d'endiguer l'étalement urbain. Quelques potentiels d'urbanisation demeurent encore aux franges (Malepère, Marcaissonne, Paleficat…) de la ville mais l'essentiel des opérations se porte aujourd'hui dans le tissu urbain déjà constitué. Sur les 926 hectares d'opérations de construction de logement en cours hors celles incluses dans le GPV, 18% se situent en zone UA, 72% en zone UB et 4% en zone UC. La ville opère donc une véritable reconstruction sur elle-même, sachant que les zones urbanisées pouvant faire l'objet d'une intensification ou d'un renouvellement de l'urbanisation (hors zones UA1, UA2, UY, N, NL ; hors zones A, B, C du PEB ; hors périmètres T1, T2, T3, T4 correspondants aux risques technologiques ; hors PPRT Esso ; hors zone rouge du PPRN mouvement de terrain et hors enveloppe I1 et I2 des zones submersibles) représentent environ 6723 hectares sur un territoire de 11800 hectares. Les capacités de renouvellement sont donc importantes sur Toulouse.



Avenue de la Garonnette

« De nombreuses opérations font la part belle à la réhabilitation et à la restauration d'anciens bâtiments …»

Potentiels de renouvellement urbain





Ancienne piste de l'Aéropostale

La régénération urbaine privilégie les lieux à l'abandon ou n'étant plus adaptés à leur environnement urbain et présentant un foncier stratégique au regard de leur proximité avec le centre mais aussi avec les infrastructures et les équipements existants. Souvent rattrapé par



Les Ponts Jumeaux

l'urbanisation, il s'agit majoritairement d'anciens sites industriels en déshérence et de surface importante tel que le site industriel des Ponts Jumeaux reconverti en un important programme de 10 hectares se composant de 1400 logements dont 440 logements sociaux, 5500m² de bureaux, 5800m² de surface commerciale et 1876 places de parking en sous-sol. Les sites militaires désaffectés représentent également un potentiel de renouvellement incroyable de par leur superficie. La fermeture de la caserne Compans Caffarelli en 1972 a permis, dans le cadre d'une opération publique, de réaliser un centre d'affaires de près de 100 000 m² de bureaux, le palais des congrès, le palais des sports, l'école supérieure de commerce, des logements et un jardin. Le repli des activités militaires avait également libéré le site de l'Arsenal permettant d'y installer la cité administrative et la faculté des sciences sociales.

De nombreuses opérations en cours permettent de poursuivre et de renforcer cette dynamique, comme l'illustre le projet d'écoquartier sur le site de l'ancienne Cartoucherie. Après avoir accueilli le zénith et le théâtre Labéda, ce site de 33 ha conjuguera avec intelligence logements, activités, commerces, équipements et transports en commun.

« La ville se régénère également de façon diffuse par le biais de petites opérations de démolition-reconstruction. »

La suppression de l'ancien site de chimie lourde au sud de la ville a quant à lui permis le développement de l'Oncopôle - grand projet de santé publique pour lutter contre le cancer. Depuis 2009, le site regroupe deux grands centres de recherche et de développement (Pierre Fabre et Sanofi-Avantis), une pépinière d'entreprises et l'Institut des Technologies Avancées des sciences du Vivant (ITAV). L'Oncopôle renforcera prochainement ses forces vives avec l'ouverture de l'Institut Universitaire du Cancer.

Le projet Montaudran Aérospace constitue pour sa part une nouvelle étape en matière de régénération urbaine en intégrant le renouvellement des zones d'activités de Montaudran, le développement de nouveaux secteurs d'emploi et la diversification des fonctions urbaines. Historiquement marqué par la naissance de l'aéropostale au début du 20éme siècle et profitant du départ des locaux d'Air France pour le site d'Aéroconstellation, Montaudran Aérospace a pour objectif de développer des capacités de recherche, d'enseignement et de transfert vers les entreprises, avec l'installation de l'IRT ou de l'Espace Clément Ader, mais aussi de créer un véritable quartier avec environ 1100 logements, 10 000m² de services, commerces et animations ainsi que 100 000m² de bureaux.



Caserne Niel

Le projet urbain du pôle d'échanges multimodal de Toulouse Matabiau va permettre le développement d'une programmation métropolitaine au plus près de la LGV et de l'offre de transport en commun.

L'arrivée d'une Ligne à Grande Vitesse au cœur de l'agglomération toulousaine constitue une opportunité pour faire émerger une programmation urbaine ambitieuse tant dans ses contenus – des fonctions métropolitaines supérieures – que dans sa forme. La réponse à toutes questions posées dans les études techniques, et surtout la cohérence de la démarche de conception ne peuvent être trouvées que dans un projet urbain global, portant sur toutes les dimensions de la ville : logement, activités économiques et commerciales, déplacements, espaces publics…

La situation géographique du pôle multimodal de Toulouse – Matabiau et l'évolution programmée du foncier ferroviaire mettent ainsi en perspective un projet urbain qui prolonge le centre ville et s'articule avec le canal du midi et les faubourgs, qui prévoit aussi bien la création d'espaces économiques (activités, commerces) que la rénovation du tissu urbain existant, qui organise la mixité sociale, qui intègre toute la problématique de l'accessibilité et des déplacements, et assure la qualité de traitement des espaces publics.

« De nombreuses opérations font la part belle à la réhabilitation et à la restauration d'anciens bâtiments »

C'est la dynamique de projet urbain qui permettra d'intégrer l'aménagement du futur pôle d'échanges multimodal dans le développement de l'agglomération toulousaine et de créer une 0grande gare contemporaine de centre ville au cœur d'un quartier qui portera l'image d'une métropole européenne moderne, au rayonnement de toute sa région.

La libération prochaine des terrains d'EDF et GDF à Sébastopol devrait permettre d'engager également une réflexion de renouvellement urbain sur ce secteur.

Régénération urbaine ne signifie pas toujours destruction-reconstruction. De nombreuses opérations font la part belle à la réhabilitation et à la restauration d'anciens bâtiments de Toulouse qu'ils soient remarquables ou plus communs. La réhabilitation de la manufacture des


Empalot

tabacs pour accueillir la faculté de droit fût une des premières opérations du genre, suivi par la réhabilitation en partie des abattoirs pour accueillir le musée d'art contemporain en 2001.

Dans le cadre de la ZAC Niel à Saint-Agne, l'ancienne caserne Niel sera très bientôt réhabilitée au sein des 8,2 hectares du projet. Destiné à devenir un nouveau centre de quartier, ce secteur accueillera un parc de 17 000m² en lieu et place de l'ancienne place d'armes, et sera entouré d'environ 600 logements dont 30% d'habitat social, 1600m² de locaux tertiaires et professionnels, 17 139m² pour accueillir les bâtiment du rectorat, 4 600m² pour une résidence étudiante ainsi que de 7 280m² pour une maison de retraite.

Plusieurs projets de réhabilitation sont en cours d'étude telle que la réutilisation du bâtiment « Amiral » de l'ancienne usine JOB aux Sept-Deniers pour accueillir un espace culturel, une piscine et une MJC. Situés au cœur de l'arc culturel Garonne, les bâtiments de la Grave devraient être également réhabilités pour accueillir à l'horizon 2014 une Cité des arts dédiée à la danse.

La conservation et la mise en valeur d'éléments patrimoniaux permettent ainsi d'appuyer la composition urbaine d'un projet de régénération urbaine au même titre que le respect des formes urbaines environnantes et l'aménagement de lieux de respiration.

Aux opérations de revalorisation d'anciens sites industriels, militaires ou hospitaliers, se conjuguent des programmes de renouvellement urbain qui visent à réinsérer des ensembles d'habitat social dégradés. Les territoires de renouvellement concernés sont souvent des tissus urbains obsolètes ou inadaptés et impliquant une réorganisation de leurs fonctions urbaines.

Elaboré dans le cadre du Grand Projet de Ville, le projet urbain de 41 hectares à Empalot s'inscrit dans cette optique afin d'assurer sa reconfiguration au travers de la démolition-reconstruction et de la réhabilitation des logements, de la reconstruction du pôle commercial, de la réhabilitation des équipements publics existants, de la création d'un troisième groupe scolaire et de la requalification des espaces publics pour aménagement de nouvelles liaisons douces. Le projet du Mirail Garonne répond aux même objectifs avec notamment la création de nouveaux équipements culturels (Médiathéque, Maison de l'Image…), la mise en valeur de la trame végétale, et en partageant plus équitablement l'espace public entre voitures et circulations douces. Ces opérations de renouvellement urbain constituent des opportunités pour mieux intégrer ces quartiers à leur environnement en les désenclavant et en les articulant avec les quartiers limitrophes mais aussi de revenir à un urbanisme à l'échelle humaine en introduisant des petits collectifs, des maisons individuelles et en aménageant des centres de quartier bien identifiés et desservis.

« La densité est tout autant localisée dans le tissu traditionnel d'immeubles de rapport et même des maisons de villes mitoyennes, que dans les grands ensembles. »


Opération de démolition-reconstruction rue d'Avranches

Le renouvellement urbain concerne aussi les zones d'activités pour lesquelles il s'agit d'offrir une meilleure qualité de service, un aménagement mieux adapté aux exigences de l'activité économique à venir, le développement de services adaptés et la remise à niveau des bâtiments au regard des enjeux de consommation énergétique. Certaines zones d'activités mixtes du nord de l'agglomération sont particulièrement concernées, tout comme le parc tertiaire du Chapitre ou celui de Montaudran. Demain, ce sont plusieurs zones commerciales qui pourraient également faire l'objet de renouvellement afin de mettre en œuvre une meilleure qualité urbaine et davantage de mixité entre les activités industrielles et les activités artisanales.

« La ville se régénère également de façon diffuse par le biais de petites opérations de démolition-reconstruction »

La ville se régénère également de façon diffuse par le biais de petites opérations de démolition-reconstruction apportant plus de densité lorsque le PLU le permet. L'augmentation ciblée et progressive de la constructibilité dans certains quartiers a ainsi induit une multiplication de ces opérations et leurs impacts cumulés ont participé à l'intensification de la ville. Cette dynamique s'observe principalement dans les faubourgs et le long des voies historiques, notamment celles bien desservies en transport en commun, en lien avec les documents graphiques de détail dans le PLU.


Quartier des Chalets

Ce renouvellement urbain dans le diffus se fait parfois de façon trop rapide comme dans le secteur nord de Toulouse où il apparaît nécessaire de maîtriser l'important potentiel foncier disponible. En effet, ce territoire se caractérise par un niveau de desserte et d'équipements collectifs parfois insuffisant et souvent en inadéquation avec les potentialités d'accueil de nouveaux logements.

« Densité n'est pas forcément synonyme de compactibilité et de hauteur »

La densité de logement à l'hectare varie fortement d'un quartier à un autre, les secteurs les plus denses se situant pour l'essentiel dans l'hypercentre (quartier Wilson, quartier de la Bourse, quartier Saint-Étienne, quartier St-Georges…), le long des percées haussmanniennes ainsi que dans les faubourgs entre hypercentre et canal du Midi.

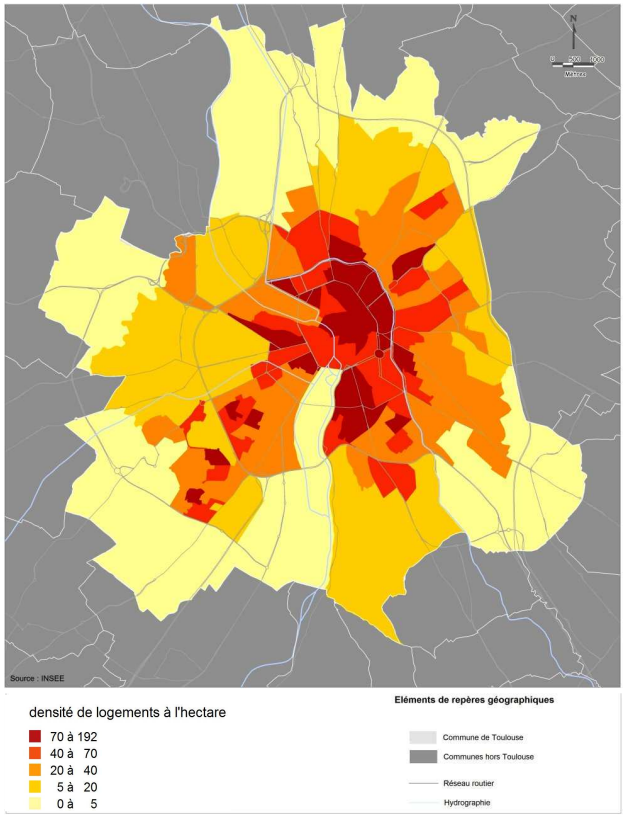
Contrairement aux idées reçues, densité n'est pas forcément synonyme de compactibilité et de hauteur : la densité est tout autant localisée dans le tissu traditionnel d'immeubles de rapport et même des maisons de villes mitoyennes, que dans les grands ensembles. Il s'agit en réalité d'un rapport entre bâti, espace public et espace vert. Le quartier des Chalets et celui de Guilheméry, dont les tissus urbains sont mixtes, présentent respectivement une densité de 120 logements et 124 logements à l'hectare, tandis que le quartier de la Reynerie, de type collectif discontinu, compte en moyenne 60 logements à l'hectare, tout comme la cité Daste à Empalot avec une moyenne de 45 logements à l'hectare. Les maisons mitoyennes des faubourgs mixées à des petits immeubles présentent donc des densités supérieures à la majorité des grands ensembles notamment grâce à une emprise beaucoup plus faible de la voirie. Les maisons de type petit pavillonnaire réalisées dans les années 1920 présentent également une densité non négligeable telles que les maisons du quartier des Avions à Rangueil avec une moyenne de 49 logements à l'hectare.

Par ailleurs, la part de maison dans la production de logements de type résidence principale entre 1999 et 2004 (19%) a augmenté par rapport à la période 1990 – 1999 (9%). Cependant, le nombre de maison est quasi identiquement le même (respectivement 3302 maisons et 3483 maisons) entre ces deux périodes en raison d'un nombre plus important de construction de résidence principale entre 1990 et 1999 par rapport à 1999 - 2004. Parallèlement, la densité du nombre de logement à l'hectare a augmenté entre 1999 et 2004.

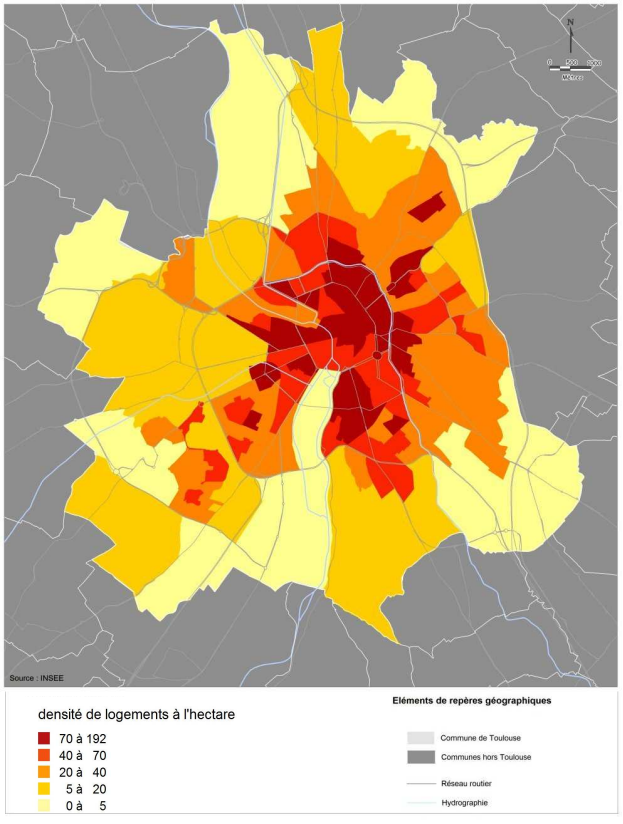


Cité Daste

Densité de logements à l'hectare en 1999



Densité de logements à l'hectare en 2007



« Les nouvelles opérations favorisent une densification cohérente »



ZAC de Borderouge

Les quartiers de Saint-Simon, Lalande, Moulis Croix-Bénite, Croix Daurade, Marengo, Guilhermery, Saint-Agne, Croix de Pierre, Patte d'Oie, Saint-Cyprien, Bourrassol, Saint Martin du Touch, Ayga, Château de l'Hers et de La Vache ont observé une augmentation de la densité de logements à l'hectare entre 1999 et 2007. Cette évolution correspond d'une part à l'amélioration de la desserte en transport en commun et d'autre part aux grandes opérations publiques d'aménagement. Néanmoins, une grande partie de cette densification est imputable aux opérations de démolition-reconstruction dans le diffus. Seuls certains quartiers appartenant au Grand Projet de Ville (GPV) ont perdu des logements à l'hectare entre 1999 et 2007, tels que ceux de la Reynerie, de Bellefontaine et de Bagatelle.

Après avoir pratiqué dans les années 60/70 des opérations sans couture urbaine et atteignant des hauteurs en totale désharmonie avec l'environnement directe, les nouvelles opérations favorisent une densification cohérente et bien intégré dans le tissu urbain. La ZAC de Borderouge privilégie ainsi les immeubles R+3, R+4 alignés le long des voies principales afin de donner un caractère urbain au secteur sans détonner avec les nombreux lotissements environnants de maisons individuelles. Le centre-ville, les faubourgs, les quartiers périphériques ou les coeurs de quartier n'appelant évidemment pas les mêmes réponses en termes de densification et de morphologie urbaine, les opérations de régénération urbaine en cours et à l'étude prennent en compte l'existant en jouant sur la configuration des espaces publics, des formes bâties et des espaces verts pour apporter la densité souhaitée tout en garantissant un cadre de vie de qualité. L'ensemble de ces opérations doit permettre d'atteindre une densité moyenne de 70 logements à l'hectare à Toulouse comme le préconise le Schéma de Cohérence Territoriale de la grande agglomération toulousaine.

Atouts / Opportunité	Contraintes / Faiblesses
• Attractivité de la ville. • Augmentation démographique.	• Spécialisation des territoires éloignant lieu de vie, de consommation et de travail • Forte pression foncière sur les secteurs bien équipés • Apparition de certains déséquilibres et dysfonctionnements.
Besoins répertoriés / Enjeux	
• Soutenir le développement des activités au cœur de l'espace urbain. • S'assurer d'une meilleure répartition et diversification des logements pour une plus grande équité et mixité au sein du territoire. • Renforcer les liens mobilité-urbanisation.	

Sources :

- *Plan Local d'Urbanisme, 24 février 2006*
- *Plan Local d'Urbanisme, 21 avril 2011*
- *« Toulouse métropole, Le projet urbain », Edition spéciale Les rencontres de la fabrique 19 et 20 avril 2011, Communauté Urbaine Toulouse métropole, avril 2011*
- *« Formes et densités, aire urbaine de Toulouse », AUAT, 2004*
- *« Habitat Formes urbaines, Densités comparées et tendances d'évolution en France », FNAU, Traits Urbains, octobre 2006*
- *Services de la ville de Toulouse et de la Communauté Urbaine Toulouse métropole*
- *Dossier complet statistique Toulouse, INSEE, 2010*
- *« Toulouse, moteur de la forte poussée démographique en Midi-Pyrénées », 6 pages de l'Insee, numéro 116, janvier 2009.*

La collectivité soutient ainsi le développement des activités au cœur de l'espace urbain et s'assure d'une meilleure répartition et diversification des logements pour une plus grande équité et mixité au sein du territoire.

La « reconstruction de la ville sur elle-même » en diffus doit être quant à elle mieux appréhendée pour s'assurer de la cohérence et de la qualité de la forme urbaine. La qualité architecturale des logements, l'attractivité des espaces publics, des équipements variés, des dessertes en transport en commun efficaces et une nouvelle approche du parcellaire dans sa forme et son dimensionnement doivent continuer à être développés pour répondre aux défis d'une ville durable.

3/ Les territoires sont-ils suffisamment diversifiés ?

B/ La production contemporaine et durable de la ville

La Communauté Urbaine Toulouse métropole impulse un aménagement durable de son territoire qui doit se traduire dans les documents d'urbanisme de ses communes et tout particulièrement de la ville centre. L'approche consiste à penser l'aménagement urbain à l'horizon de 20 ou 30 ans, inventer un nouveau mode d'organisation de l'espace, lutter contre le mitage urbain, renforcer la densité urbaine, diversifier les fonctions de la ville suivant une démarche de développement durable, trouver un équilibre entre aménagement et préservation du patrimoine naturel, renforcer l'équité sociale, lutter contre la fracture énergétique et favoriser la concertation et l'appropriation sociale. Tels sont les enjeux de la production de la ville contemporaine qui se doit d'être durable et de ce fait chercher par tous les moyens à réduire notamment son empreinte écologique.

Ces orientations stratégiques majeures sont mises en oeuvre au travers d'un urbanisme de projets.

Une communauté urbaine qui prend le tournant de l'aménagement urbain durable

Aller vers une charte EcoQuartiers

Pour promouvoir une même exigence de développement durable dans l'ensemble des opérations d'urbanisme de Toulouse, il faut un cadre de référence, un outil de travail commun à l'ensemble des acteurs publics et privés qui concourent ensemble à faire la ville. La Ville de Toulouse et Toulouse métropole s'engagent à se doter d'un tel outil avec la Charte pour des quartiers durables.

Un groupe de travail « EcoQuartiers vers une métropole durable », composé d'élus et de professionnels, travaille en phase et en cohérence avec les préoccupations nationales. Il contribue à la construction et à l'appropriation d'une culture commune de la qualité urbaine et du développement.

La Charte ne sera pas un outil réglementaire supplémentaire mais une démarche de progrès destinée aux services de la Ville et Toulouse métropole, et à ses partenaires extérieurs – usagers, aménageurs, promoteurs, concepteurs, entreprises. Visant à forger une culture commune de la qualité urbaine et du développement durable à Toulouse, à faire évoluer les pratiques, elle laisse place à la discussion, à l'invention, à l'initiative et, avant tout, à l'action.

En construisant la ville contemporaine et durable, l'aménagement doit répondre aux principes du développement durable autour de 6 enjeux majeurs :

1 : La question de la densité et des formes urbaines

La « ville intense » préconisée par le SCOT promeut un urbanisme de proximité en privilégiant les nouvelles implantations dans des zones denses et bien desservies par les transports en commun.

La ville de Toulouse privilégie le renouvellement urbain de la ville sur elle-même et le comblement des « dents creuses » en augmentant la constructibilité autour des dessertes en transport en commun, autour des centres urbains en favorisant la constructibilité à l'échelle des îlots. Refaire la ville sur elle-même permet de lutter efficacement contre l'étalement urbain. Le renouvellement urbain participe aussi à la ville intense, en recréant des équilibres dans des espaces monofonctionnels ou délaissés.

Il est préconisé un principe général d'économie des espaces agricoles et naturels en n'autorisant l'urbanisation que dans la continuité de l'existant.

« La Ville de Toulouse et la Communauté Urbaine s'engagent à se doter d'une Charte pour des quartiers durables »



« Mainhomme PLU »
Source : Aquarelle de Nathalie Rio

« La ville de Toulouse privilégie le renouvellement urbain de la ville sur elle-même »

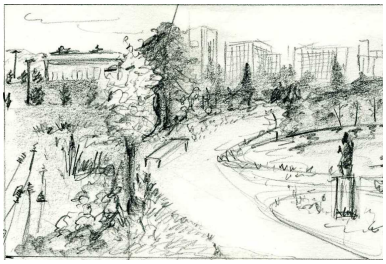
« Promouvoir une diversité fonctionnelle dans les nouvelles opérations et dans les opérations existantes monofonctionnelles »

2 : La mixité sociale et urbaine

L'agglomération toulousaine a connu, à l'instar des autres agglomérations françaises, un développement urbain basé sur le principe de fonctionnalité, préconisant une séparation des différentes fonctions urbaines (habitat, activités, commerces, loisirs).

L'enjeu est de promouvoir une diversité fonctionnelle dans les nouvelles opérations et dans les opérations existantes monofonctionnelles. L'acceptation sociale de la densité passe entre autres par la conception d'espaces publics généreux, animés, confortables et présentant une diversité fonctionnelle (commerces, services et équipements de proximité). La diversité fonctionnelle favorise la proximité et permet de limiter le besoin de déplacement. La mixité sociale, constitue une thématique prioritaire qui est pensée à différentes échelles (bâtiments, îlots, quartiers).

3 : La cohérence urbanisme/transports



« Nature et densification esquisse »
Source : Crayon graphite de Nathalie Rio

La forme et la diversité urbaines peuvent réduire de manière efficace les besoins de déplacements à la source. L'enjeu est d'une part de générer des relations de proximité en rapprochant habitat, activités, équipements... et d'autre part de travailler sur l'articulation et la complémentarité des différentes échelles de déplacement (agglomérations, villes, quartiers).

La cohérence urbanisme/transports collectifs est privilégiée en soutenant le renouvellement urbain et en favorisant les nouvelles opérations d'urbanisme autour des dessertes actuelles. En outre, l'accessibilité multimodale aux différentes centralités est préconisée, en diversifiant et en facilitant les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle. Le projet de Pôle d'échanges multimodal de Toulouse – Matbiau est un projet majeur en matière de mobilités.

« La cohérence urbanisme/transports collectifs est privilégiée en soutenant le renouvellement urbain et en favorisant les nouvelles opérations d'urbanisme autour des dessertes actuelles »

Promouvoir une mobilité durable implique de favoriser les modes de déplacements doux et/ou peu émetteurs de gaz à effet de serre. Si les transports en commun et les véhicules électriques doivent permettre les déplacements entre pôles, la pratique de la marche à pied et du vélo peut être encouragée pour tous les déplacements de courte distance, notamment à l'intérieur des pôles urbains. De plus, les orientations environnementales à travers la loi « Grenelle II » incitent les collectivités à développer les modes de transports doux et notamment les véhicules électriques avec la mise en place des infrastructures (bornes, câblages…) pour la charge et le développement de cette filière. Cela implique des partis d'aménagement redonnant la priorité aux modes doux.

L'extension des aménagements piétons en centre-ville (rues à priorité piétonne et élargissement des trottoirs) pour encourager les déplacements piétons est favorisé. L'extension du réseau cyclable de la ville en cohérence avec celui de l'agglomération et une sécurisation des déplacements en vélo pour atteindre une part modale de 15% pour les vélos à l'horizon 2015 est engagée.

Les déplacements des personnes à mobilité réduite sont dorénavant pris en compte en amont des projets d'aménagement des espaces publics en intégrant les préconisations de la «Charte Accessibilité ».

Le nouveau projet du centre-ville proposé par Joan Busquets, vise à limiter la place de la voiture individuelle dans le centre de Toulouse. Il souhaite faire de Toulouse une « ville confortable » en diminuant progressivement la place de la voiture en hyper centre par une priorité de stationnement aux résidents et un développement de l'usage des parkings relais et des transports en commun.



Des trottoirs plus larges et des pistes cyclables clairement matérialisées pour favoriser les déplacements doux

Cette réflexion doit permettre l'amélioration de la qualité de l'air de la ville de Toulouse et de sa périphérie. En effet, le transport est le principal émetteur de d'oxydes d'azote (NOx) dont les taux élevées entraînent des risques sanitaires et écologiques. La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996 institue des documents de planification pour réduire les effets de la pollution atmosphérique sur la santé et l'environnement comme le « Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) », le « Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) », et le « Plan de Déplacement Urbain » (PDU). Par ailleurs, la loi Grenelle II institue l'élaboration du « Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) ».

Enfin, la question des stationnements en favorisant notamment les parcs relais par la possibilité de mutualisation du stationnement est intégrée dans les opérations d'aménagement.

4 : La lutte contre la fracture énergétique, la sobriété énergétique des formes urbaines et des bâtiments, et le développement des énergies renouvelables

Pour lutter contre le changement climatique, il convient de diminuer les émissions de gaz à effet de serre liées aux consommations d'énergie. La transversalité de la thématique énergie, à travers des domaines variés comme le transport, l'urbanisme, le social, renforce l'importance de la définition d'une stratégie énergétique permettant d'agir à la fois au niveau de l'agglomération, comme à une plus grande échelle, notamment à travers le PLH, sur des opérations d'aménagement et des constructions. Il convient également de promouvoir les approches bioclimatiques, de privilégier des solutions économes en énergies et performantes tant au niveau des aménagements que des constructions neuves ou en réhabilitation. Les orientations fixées par la RT 2012 et les obligations de la loi « Grenelle II » en matière de performance énergétique des bâtiments (constructions à énergies positives et diminution des consommations de 38% du patrimoine bâti pour 2020) sont à intégrer dans les documents d'urbanisme. Les projets devront aussi aborder les différentes possibilités énergétiques envisageables, en mettant l'accent sur les énergies renouvelables (solaire, biomasse, hydro-électrique, éolien, géothermie…).

Les objectifs d'efficacité énergétique doivent être appréhendés à l'échelle des formes urbaines avant d'être déclinés sur les bâtiments, et ce sur trois aspects essentiels : la maîtrise de la demande énergétique, l'approche bioclimatique et l'approvisionnement énergétique. L'agglomération présente des atouts concernant ces trois aspects :

Des partenaires et des acteurs nombreux peuvent apporter une expertise énergétique et des conseils

Le climat toulousain permet de tirer fortement parti des apports passifs (soleil, vent en particulier) et de proposer une approche bioclimatique dans l'organisation des formes urbaines

Le territoire bénéficie de plusieurs solutions d'approvisionnement énergétique pouvant être valorisées (réseau de chaleur, hydroélectricité, solaire, éolien, potentiels géothermie, biomasse, etc.) et venir renforcer les sources plus traditionnelles qui, elles, sont plus émettrices en gaz à effet de serres et ont des réserves limitées.

Dans les opérations d'aménagement sous maîtrise d'ouvrage publique, des exigences environnementales sont aujourd'hui systématiquement intégrées, et les performances énergétiques encadrées dans les documents contractuels. C'est le cas des EcoQuartiers de la Salade, ou encore sur Andromède et à Vidailhan. La réalisation d'EcoQuartiers, de quartiers durables ou d'éco-cités encourage la généralisation à court terme des constructions exemplaires pour les bâtiments publics et les bâtiments neufs d'habitation et, à long terme, à tendre vers l'expérimentation des bâtiments passifs ou à énergie positive.

5 : La ville fertile

Le changement climatique est à l'origine d'une augmentation des températures et donc des phénomènes d'îlots de chaleur au sein des territoires urbanisés. Les places minérales seront particulièrement touchées par le phénomène « d'inconfort d'été », et notamment la nuit, en raison de l'absorption de la chaleur par les matériaux durant la journée et leur réémission durant la nuit. L'enjeu est tout d'abord de réfléchir à la conception des espaces publics en prenant en compte les impacts prévisibles du changement climatique, afin de concevoir des espaces viables et agréables. Des « îlots de fraîcheur », en opposition aux « îlots de chaleur » seront créés au sein du territoire, grâce à la présence de l'eau et du végétal.

Il s'agit également d'intégrer la notion de confort d'été dans la conception des bâtiments, grâce à l'approche bioclimatique qui doit désormais être systématique, et dans un urbanisme « écologique ». Le maintien de la faune et de la flore sur le territoire urbain est un enjeu tant en termes d'environnement que de qualité du cadre de vie. Il faut agir de différentes manières sur le développement de la biodiversité urbaine : d'abord en conservant et en valorisant les habitats et corridors écologiques existants ; ensuite en créant de nouveaux supports de biodiversité à toutes les échelles d'intervention ; enfin en assurant une gestion écologique de ces espaces, plus respectueuses de leurs équilibres. L'agriculture urbaine (maraîchage, jardins familiaux) et les jardins partagés constituent une opportunité pour favoriser la nature en ville dans les projets d'aménagement. Ces orientations rencontrent d'ores et déjà une forte demande sociale qui laisse prévoir des usages de plus en plus sobres de la ville.



Un habitat doté de panneaux photovoltaïques – ZAC Andromède

« Le climat toulousain permet de proposer une approche bioclimatique dans l'organisation des formes urbaines »



ZAC de Vidailhan

« Dans les opérations d'aménagement sous maîtrise d'ouvrage publique, des exigences environnementales sont aujourd'hui systématiquement intégrées »



Le tissu urbain toulousain dans son écrin de verdure

« La ville de Toulouse, fortement imperméabilisée, est en majeure partie considérée comme une zone favorable à l'infiltration »

Le respect de la préservation des ressources en eau doit être un enjeu permanent que ce soit au niveau de la qualité de l'eau par des systèmes d'assainissements et de rejets performants, qu'au niveau de la quantité par une consommation économe et au niveau de la préservation écologique des milieux.

On note que la ville de Toulouse, fortement imperméabilisée, est en bonne partie considérée comme une zone favorable à l'infiltration. Ce constat soulève l'enjeu d'espaces publics qui limitent la minéralisation et ménagent des espaces d'infiltration, qu'ils soient végétaux ou non. Enfin la conception des formes urbaines, des espaces publics et des bâtiments a un impact sur les consommations d'eau potable. Quant à l'approvisionnement en eau potable et à l'assainissement, peuvent aussi être une opportunité pour des initiatives innovantes. Dans la plupart des nouveaux projets d'aménagement, la gestion des eaux pluviales à ciel ouvert est privilégiée. Associée à du végétal, elle peut permettre de répondre à ces différents enjeux de valorisation du cycle de l'eau.



Traitement perméable des sols et plantations adéquates pour une meilleure infiltration de l'eau

En matière de gestion de l'eau, le projet urbain de la Salade à Toulouse a été réfléchi dans une dynamique de corridor écologique connecté aux espaces alentours. Une des composantes fortes du projet est la présence d'un fossé mère busé de part et d'autre du site. Le parti d'aménagement intègre la conservation de ce fossé et sa reconquête au-delà du site de la Salade, ainsi qu'une réflexion forte en matière de végétalisation qui concerne les espaces publics comme les espaces privés.

6 : Des projets partagés

« La Ville de Toulouse met en oeuvre un projet urbain partagé entre les différents acteurs concernés : la Fabrique Urbaine »

La Ville de Toulouse met en oeuvre un projet urbain partagé entre les différents acteurs concernés. Dans cette optique, elle a mis en place la Fabrique Urbaine, un laboratoire d'idées participatif et innovant, qui est le creuset d'une réflexion pluridisciplinaire. L'objectif est de faire Toulouse métropole une métropole à la fois attractive et solidaire, dont les habitants jouissent d'un cadre de vie propice à leur épanouissement. La démarche participative engagée, qui croise les visions politiques, techniques et citoyennes, est une condition nécessaire à l'aboutissement de ce projet. Elle s'applique d'ores et déjà pour de nombreux projets : Cartoucherie, Izards, Plan Climat….

Une Collectivité en mouvement à travers plusieurs EcoQuartiers

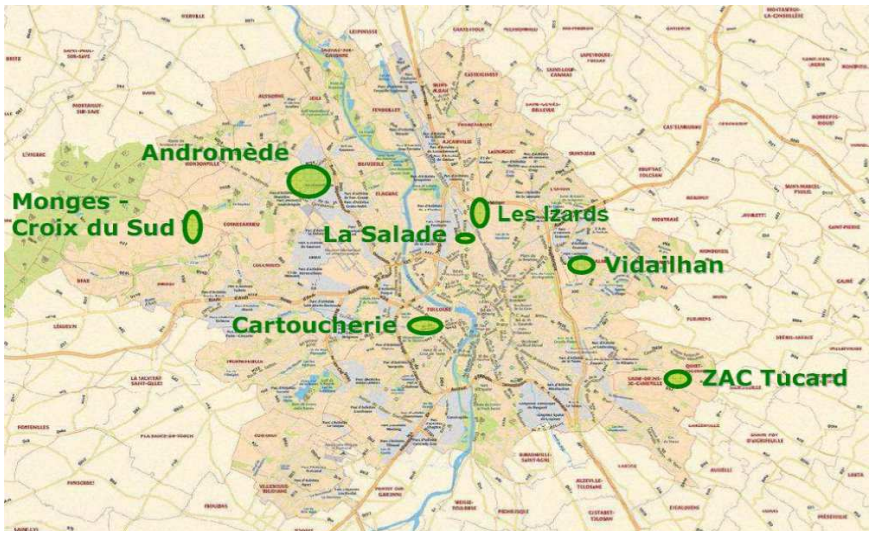


EcoQuartier en développement de Monges Croix du Sud, à Cornebarrieu

« 3 Ecoquartiers en cours de réalisation : la Cartoucherie, les Izards, la Salade, ainsi qu'un pôle d'excellence, Plaine Campus. »

Plusieurs projets d'EcoQuartiers sont aujourd'hui en voie de réalisation : non seulement la Cartoucherie, les Izards et la Salade sur la ville de Toulouse mais aussi sur Toulouse métropole, Andromède, Vidailhan, Monge Croix du Sud, Tucard…

CARTOGRAPHIE DES ECOQUARTIERS EN COURS DE REALISATION SUR LE TERRITOIRE TOULOUSAIN



Les premiers projets engagés sur le territoire proposent chacun une réponse spécifique,

adaptée au contexte urbain.

Zooms sur les EcoQuartiers Toulousains

La Ville de Toulouse et Toulouse métropole se sont portés candidat à l'appel à projets EcoQuartier du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, sur 3 projets, les Izards à Toulouse, Andromède à Blagnac, Vidailhan à Balma.

Pour ce qui est de la ville de Toulouse, celle-ci n'est pas en reste, 3 Ecoquartiers sont en cours de réalisation la Cartoucherie, les Izards, la Salade, ainsi qu'un pôle d'excellence, Plaine Campus.

Cartoucherie : une ville dans la ville

À quoi ressemblera la ville du futur ? Cette friche industrielle de 33 hectares, autrefois occupée par G.I.A.T.Industries est destinée à devenir le quartier du « renouveau urbain» pour l'ouest toulousain, dans le respect du développement durable. Encadrée par l'avenue de Grande-Bretagne et le Zénith, le quartier devrait être une zone de métissage contre l'étalement urbain.

Près de 6 000 nouveaux habitants vont s'installer près de l'avenue de Grande-Bretagne. 2 750 logements, des bureaux, le tramway (ligne E), des équipements publics…

Les points forts *: une réduction de la place de la voiture au profit de l'accessibilité handicapés, piétonne et cycliste, avec des espaces publics de qualité, des emplacements d'autopartage et du stationnement vélo dans les immeubles, une trame verte et bleue partant des jardins du Barry permettant la récupération des eaux de pluie (pour l'arrosage), des énergies renouvelables valorisées et diversifiées (réseau collectif biomasse ou bois pour le chauffage, panneaux solaires pour chauffer l'eau), deux places publiques agréables autour des deux stations de tram, et mixité sociale, intergénérations et fonctionnelle : avec commerces de proximité, emplois, logements privés et HLM, et équipements publics.*

Les Izards – Trois Cocus : une « ville dense » et une « ville nature » intégrant la cité dans le quartier et dans le territoire métropolitain

Les Izards – Trois Cocus : un quartier en renouvellement urbain, pour un projet qui intègre très étroitement la ville renouvelée, la nature en ville et l'agriculture métropolitaine dans un tissu urbain pourtant dense.

Les points forts *: Le projet prévoit une reconfiguration progressive de la cité des Izards pour la réintégrer au reste du quartier. Ainsi, à terme, la cité n'en sera plus une mais fera partie d'un territoire renouvelé où se répartiront et se compléteront une « ville intense » et une « ville nature » selon les propositions de l'équipe Obras, retenue en mars 2010. La « ville intense » favorisera le renouvellement urbain et l'intensification progressive de la cité des Izards, de la Cité des Violettes et de la cité Blanche, avec des rez-de-chaussée animés par des commerces ou des locaux associatifs et des cours et des jardins entre les immeubles. Nouveau cœur de quartier situé à la sortie du métro, la place Micoulaud proposera équipements et services, tandis qu'une rue commerçante plantée d'arbres conduira à la place des Trois-Cocus.*
Enfin, une des spécificités qualitatives du projet est la prise en compte et le renforcement des composantes agricoles maraîchères au nord du site comme un pôle de centralité du projet d'aménagement. En complément des espaces agricoles, des jardins partagés et familiaux, viendront renforcer fortement cette composante naturelle ouverte au cœur de l'aménagement.

La Salade

Ce secteur est situé dans les faubourgs du nord de la commune, entre la route de Launaguet et la route de Fronton sur le terrain de 3 ha, dit de « la Salade ». Ces anciens terrains maraîchers ont récemment été acquis par la collectivité. L'intérêt du site tient notamment à sa présence dans la zone d'influence de deux stations de métro de La Vache et la Barrière de Paris, qui lui assure une bonne desserte en transports en commun. Dans la mise en œuvre du projet, Habitat Toulouse sera positionné pour être l'opérateur dans le cadre d'un partenariat étroit avec la collectivité.


ZAC du Tucard

« Les premiers projets d'EcoQuartiers engagés sur le territoire proposent chacun une réponse spécifique, adaptée au contexte urbain »


La Cartoucherie

Les Izards : un projet qui intègre très étroitement la ville renouvelée, la nature et l'agriculture métropolitaine dans un tissu urbain pourtant dense »


Les Izards



La Salade

***Les points forts** : Un travail approfondi sera mené sur la densité et les formes urbaines aussi bien en terme d'intégration au tissu existant, que de l'écriture architecturale contemporaine et de qualité qui sera recherchée. Des équipements publics verront le jour, dont la réalisation d'un groupe scolaire au cœur du projet. L'opération cherchera à s'inscrire dans cette tendance de diminution forte des besoins énergétiques et de production sur place à partir de sources renouvelables. La mobilité prendra une place particulière : en effet, le site s'inscrit dans un contexte favorable, en cours d'évolution, du point de vue des déplacements (métro, liaisons douces,…). Le projet s'attachera également à mettre en valeur le cycle de l'eau et limiter les flux (consommation et rejets). Les atouts paysagers du site seront valorisés.*
Les attentes en terme d'habitat et de mixité sociale seront favorisés ainsi que de nouveaux modes d'habiter et de "vivre ensemble" via l'habitat coopératif. Cet aspect sera conforté par la création d'un jardin partagé à vocation pédagogique.
Une démarche globale de qualité environnementale sera mise en œuvre sur le projet urbain de La Salade, tant dans sa conception que dans sa mise en œuvre et sa gestion.

« Une démarche globale de qualité environnementale sera mise en œuvre sur le projet urbain de La Salade »

Plaine Campus : futur pôle d'excellence, lieu de mémoire et d'avenir

Situé au Sud-Est de Toulouse, au cœur de la Plaine dans un écrin de verdure traversé par le Canal du midi, le Campus Toulouse III, complexe scientifique, réunit laboratoires de recherche et entreprises de haute technologie parmi lesquelles des leaders mondiaux de l'aéronautique et du spatial tels que Spot Image, Matra… Ce campus sera la vitrine internationale des compétences aéronautiques et spatiales de la métropole toulousaine. Bordant la plaine à l'Ouest, le projet d'éco-bastide de Malepère, faisant actuellement l'objet d'une concertation avec les habitants, intégrera tous les champs du développement durable et apportera des repères urbains dans un secteur aujourd'hui enserré et peu qualifié, à l'habitat pavillonnaire diffus.

Formant un ensemble de plus de 1000 hectares, ces espaces complémentaires représentent aujourd'hui le plus gros potentiel de renouvellement urbain et de développement économique de la métropole.



Plaine Campus

***Les points forts** : A la fois campus universitaire, plateforme de recherche, quartiers résidentiels, lieux de loisirs et de promenades, Plaine Campus sera un espace ouvert et accueillant, un site sur lequel les transports en commun et les déplacements doux seront facilités. Lieu de vie, il sera aussi un "lieu de ville", l'ambition du projet étant d'offrir un espace urbain cohérent, parfaitement intégré au reste de l'agglomération. Le campus vise également une empreinte écologique réduite : mixité entre activités et logements pour limiter les déplacements des habitants, transports en commun et modes doux favorisés, nature réintroduite, gestion des eaux de pluie pour favoriser les zones humides propices à la biodiversité, programmes économes en énergie, conception bioclimatique des bâtiments, mise en place d'énergies renouvelables, tout concourra à en faire un site durable*

« Lieu de vie, Plaine Campus sera aussi un "lieu de ville" »

La démarche d' Ecocités

Le Grenelle Environnement a prévu la réalisation d'une quinzaine de "grands projets d'innovation architecturale, sociale et énergétique". En s'intégrant dans la démarche d'EcoCités lancée par le Ministère de l'Ecologie, la ville de Toulouse souhaite donner un nouvel élan à la politique de développement durable.

Atouts / Opportunité	Contraintes / Faiblesses
• Renouvellement urbain de la ville sur elle-même pour lutter contre l'étalement urbain, encourager la cohérence urbanisme/transports et promouvoir une mobilité durable • Plusieurs projets d'EcoQuartiers aujourd'hui en voie de réalisation: la Cartoucherie, les Izards, la Salade et Plaine Campus sur la ville de Toulouse; Andromède, Vidailhan, Monge Croix du Sud, Tucard sur Toulouse métropole • « Les EcoQuartiers ne sont pas des territoires d'exception mais des territoires d'innovation et d'expérimentation » • Nouvel élan de la politique de développement durable de la ville de Toulouse par l'intégration de la démarche EcoCités	• Etalement urbain qui se fait au détriment des espaces agricoles et naturels • Prédominance encore forte du « tout voiture » sur le territoire, qui limite la proximité urbaine et sociale, contraint les déplacements doux et influe sur la qualité de l'air
Besoins répertoriés / Enjeux	
• Dans les nouvelles opérations d'aménagement, intégration systématique des exigences environnementales et encadrement des performances énergétiques dans les documents contractuels. • Préservation et gestion durable des ressources naturelles et énergétiques pour le maintien d'un cadre de vie et d'un urbanisme de qualité: secteurs agricoles, ressource en eau, biodiversité…	

Les EcoQuartiers ne constituent pas des territoires d'exception mais bien des territoires d'innovation intégrés dans le tissu urbain, représentatifs d'une démarche pilote qui concerne toute la métropole, dans laquelle ils sont générateurs d'effets d'entraînement déjà sensibles.

Supports de nouveaux usages, ils s'intègrent dans le paysage urbain et n'en détruisent pas la qualité.

Sources :

- *- Etudes urbaines (Toulouse métropole - Ville de Toulouse)*
- *- Services de la Communauté Urbaine Toulouse métropole*
- *- Ressources photos : Services de la Communauté Urbaine Toulouse métropole*

3/ Les territoires sont-ils suffisamment diversifiés ?

C/ La qualité des espaces publics

Toulouse décline une grande variété de places et d'espaces publics qui sont des lieux de rencontres et d'échanges privilégiés entre les habitants. Leur mise en accessibilité et la redéfinition des usages au privilège des modes doux constituent le cœur des opérations de réaménagement pour offrir de véritables lieux de respiration et de détente aux toulousains.

Des espaces publics constitutifs de la ville et de ses quartiers

Les espaces publics sont un des éléments essentiels du paysage urbain ; ils contribuent à l'armature de la ville, sa structure globale, et déterminent pour une très large part son identité. Ces espaces sont souvent eux-mêmes le support ou le prolongement de bâtiments publics ou de monuments qui fondent l'identité d'une ville : à Toulouse, le Capitole - et sa place - constituent un exemple particulièrement représentatif de cette étroite association entre la ville toute entière et un lieu public emblématique, se distinguant à la fois par sa position hyper-centrale dans la ville et sa charge historique très forte.



Place du Capitole

Si tous les espaces publics n'offrent pas les mêmes références identitaires et symboliques, ils contribuent cependant, à l'échelle plus modeste du quartier, voire de l'îlot, à structurer le tissu urbain, à offrir des points de repères, à créer des lieux de vie sociale ; autant de fonctions essentielles qu'assurent notamment les places publiques, qui maillent le territoire communal et ponctuent le réseau de voirie.

Le centre ville de Toulouse est particulièrement riche en places publiques, qui constituent à la fois des lieux privilégiés en termes de patrimoine historique, mais aussi sur le plan de la pratique de la ville notamment pour les piétons. Certaines places ont leur structure propre, distincte de la voirie qui les dessert : place du Capitole, place Saint-Georges, place de la Daurade, place Saint Pierre …

« Le centre ville de Toulouse est particulièrement riche en places publiques. »

D'autres sont constituées par une intersection de voies et s'inscrivent dans la continuité du réseau de rues ; elles peuvent être de forme triangulaire (place de la Trinité, place Sainte-Scarbes, place Perchepinte…), rectangulaire (place Esquirol, place Saint Cyprien, …) ou présenter une géométrie plus singulière, dessinée par le tissu bâti dans lequel elles s'insèrent (place Saint-Etienne, place du Salin, place Laganne…). Toutes ces places contribuent à aérer le tissu urbain dense qui caractérise le centre ville où les axes larges sont peu nombreux. Les perspectives qu'elles dégagent permettent également de mettre en valeur les façades qui les bordent.



Place de la Trinité

Certaines présentent un front architectural ordonnancé particulièrement remarquable : outre la place du Capitole, la place Wilson, les places des quais et la place Saint-Sernin entourant la basilique comptent parmi les éléments emblématiques de la qualité du patrimoine architectural et urbain de la ville.

Le tissu ancien de la ville et ses premiers faubourg garde la mémoire de son histoire depuis l'époque médiévale à nos jours, avec les modifications apportés au court du temps, par des fonctions et des usages en mutation.

De la fin du Moyen-âge au milieu du 18ème siècle, pratiquement aucune place nouvelle ne sera créée, à l'exception notable de la place du Capitole, qui ne sera jamais la place Royale prévue à l'origine (en 1676), mais affirmera au contraire le double symbole du pouvoir municipal et du centre ville.

Le 19ème siècle est le temps des grands aménagements urbains et du développement de la ville vers de nouveaux quartiers. Dans le tissu existant, les percées urbaines (boulevards, nouveaux axes de circulation …) s'accompagnent de la création de nouvelles places, taillées

« Le 19ème siècle est le temps des grands aménagements urbains et du développement de la ville. »



Square Wilson

dans le tissu bâti. Beaucoup de places plus anciennes ont également été agrandies par des démolitions, parfois suivies d'un réalignement des façades : places des Carmes, du Salin, de la Trinité, …

La fonction sociale des places publiques a déjà évolué avec les modes de vie. Les places de marché restent nombreuses et importantes dans la vie sociale mais la disparition progressive de certaines manifestations de la vie de quartier et l'emprise accrue du trafic des voitures, auquel l'animation piétonne cède progressivement le pas, entraînent la disparition de nombreuses placettes médiévales au profit d'espaces plus grands mais moins nombreux, aménagés en fonction d'un usage précis. C'est l'époque où les premiers terminaux de transports en commun s'installent sur les places Esquirol, Jeanne d'Arc et du Capitole. D'autres espaces en revanche sont spécifiquement dédiés à la détente et à l'agrément : des jardins publics sont créés sur les places Wilson, Saint-Georges, square Charles de Gaulle, square du cardinal Saliège…

« La fonction sociale des places publiques a déjà évolué avec les modes de vie. »

Les espaces publics alors créés servent également de point d'ancrage au développement urbain.

Un nouveau quartier se structure autour de la place Wilson tandis que, rive gauche, les places Roguet et Saint-Cyprien marquent la nouvelle porte de ville. A la périphérie, les places de la Patte d'Oie et du Grand Rond (dessiné dès 1772 par Louis de Mondran) s'ouvrent sur des axes en étoile qui balisent les futures extensions urbaines. Mais tous les quartiers péricentraux ne bénéficient pas d'un ordonnancement aussi marqué. Seule la place Belfort semble avoir déterminé la composition du quartier. Dans les quartiers Monplaisir, des Châlets, des Amidonniers ou faubourg Saint-Etienne, les places sont très rares.



Lotissement ZAC de Borderouge

Le développement urbain sous forme de quartiers pavillonnaires durant le 20ème siècle s'appuie très largement sur les lotissements d'initiative privée. Dans la grande majorité d'entre eux, l'espace public se limite à la voirie de desserte, néanmoins certains intègrent des places publiques créées soit à l'initiative du promoteur soit par la municipalité elle-même. Elles peuvent adopter une forme en étoile comme la place d'Italie ou la place des Avions à Rangueil (plus des carrefour que des places actuellement), ou encore une forme rectangulaire telles que les places Marius Pinel, Victor Basch ou Jean-Baptiste Baudin. La place Marius Pinel construite par la municipalité est la plus importante par ses dimensions et se caractérise par sa qualité de son traitement. Sous forme de square planté d'arbres, la place est agrémentée d'un kiosque, d'une aire de jeux pour enfants et d'un boulodrome. Une école attenante ajoute à sa dimension de véritable centre de vie de quartier.

« Le remodelage en cours de la trame urbaine de ces quartiers permet ainsi de recréer des repères »

Une large politique de quartiers, basée sur une structuration en villages pour retrouver à la fois une centralité et une identité, est mise en œuvre au milieu des années 90: ce sont les opérations sur les noyaux villageois. Les aménagements réalisés concernent notamment les espaces et équipements publics : réaménagement des places publiques, création ou rénovation de bâtiments et d'équipements publics, création de marchés de plein-vent, d'aires de jeux, création ou extensions de voies, de pistes cyclables, de chemins piétonniers, de plantations …

La plupart de ces interventions s'inscrivent dans des opérations de restructuration plus larges qui intègrent une réorganisation de l'urbanisation des quartiers, toujours dans l'objectif de créer des centralités vivantes, de favoriser l'expression ou le retour d'une véritable vie de quartier.



Place de Saint-Simon

Les projets de restructuration des grands quartiers d'habitat social sont également très axés sur la recomposition des espaces publics, mais également privés. Ces quartiers ne se caractérisent pas par un manque d'espaces « publics » mais par une organisation d'ensemble sans les repères de la ville « classique » : limite public/privé clairement identifiée par des clôtures ou l'implantations des constructions…Pour certains les espaces publics manquent de lisibilité et donc leur appropriation comme lieux de déplacements, de communication, de rencontre, de détente, d'animation de la vie sociale ne se fait pas ou mal.

Le remodelage en cours de la trame urbaine de ces quartiers permet ainsi de recréer des repères, de différencier l'espace public de l'espace privé, de recomposer des îlots clairement identifiés, de créer des espaces et des équipements de proximité pour favoriser la vie sociale. Ces actions d'aménagement de l'espace public sont menées dans le cadre du GPV dans une

approche globale afin d'assurer la cohérence et la convergence des différentes réalisations.

La croissance urbaine fulgurante de ces dernières décennies n'a pas toujours permis l'organisation de l'espace public en amont, condition pourtant essentielle au bon fonctionnement d'un quartier et à la construction de repère et d'identité, au même titre que l'environnement visuel du bâti et l'harmonie entre construction et végétation.

Dans les opérations d'aménagement récentes telle que la ZAC Borderouge, les espaces publics constituent véritablement l'armature de la composition du paysage urbain dès la conception du projet. Le quartier de Borderouge s'est ainsi organisé entre deux polarités, au nord et au sud. La place Sud, déjà réalisée avec ses commerces de proximité, ses écoles ou ses crèches, est en contact avec le Parc urbain de la Maourine, tandis que la place nord en cours de réalisation constituera une grande esplanade piétonne comprenant l'accès à la station de métro de Borderouge et des équipements publics et commerciaux dont la zone de chalandise dépassera le quartier. Le projet donne également une large part au maillage de cheminements piétonniers et cyclables, mais aussi aux espaces verts publics avec la création de jardins de quartiers implantés au cœur ou en bordure des zones d'habitations ou d'activités.

Toulouse ville dynamique, voit sa population croître régulièrement et doit désormais s'inscrire dans une gestion durable de son territoire : l'espace se raréfie et l'aménagement de l'espace public représente un véritable enjeu et défi: accompagner l'urbanisation et produire des espaces publics pour tous et durable. Le projet Montaudran Aérospace prend par exemple totalement en compte ces enjeux en s'organisant autour de l'ancienne piste de l'Aérospostale transformée en esplanade piétons – cycles et qui accueillera également sur une partie ou sa totalité un transport en commun en site propre. Le projet urbain des Izards prévoit quant à lui la création d'un nouveau cœur de quartier autour de la place Micoulaud.



Place Antonin Froidure

« L'espace se raréfie et l'aménagement de l'espace public représente un véritable enjeu. »

Une qualité des espaces publics partout pour tous

Parallèlement à la politique globale d'amélioration de l'environnement urbain et de restructuration des quartiers, les espaces publics ont fait l'objet de nombreuses opérations d'embellissement. Celles-ci n'ont pas vocation à remodeler le tissu urbain, mais s'attachent à remettre en valeur les qualités esthétiques et visuelles de l'environnement bâti ou non bâti.

En complément des campagnes successives de ravalement des façades qui ont transformé le secteur sauvegardé et de la création de zones à priorité piétonne, de nombreuses actions sont ainsi menées pour améliorer la qualité de l'espace public : traitement décoratif des mur pignons, création de fontaines pour rythmer certaines rues ou places, plantation d'alignements, redéfinition du mobilier urbain, harmonisation des enseignes commerciales ou encore suppression des grands panneaux publicitaires défigurant des façades d'immeubles. La ville de Toulouse s'est d'ailleurs dotée à cet égard d'un règlement de publicité adapté aux différentes situations et modifié le 24 juin 2011. La place du Capitole a été entièrement réaménagée accompagnée d'une réhabilitation du bâtiment lui-même (façade, éléments de ferronnerie, armoiries, …) ainsi que d'une mise en lumière de l'ensemble du front bâti de la place.



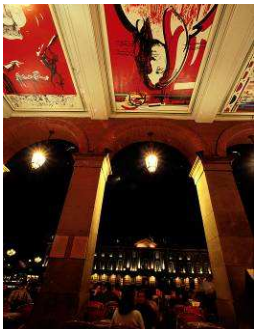
Place Lafourcade

« Beaucoup de places ont été réaménagées ces dernières années. »

Beaucoup de places ont été réaménagées ces dernières années : places de la Croix de Pierre, de la Patte d'Oie, Paul Feuga, Bachelier, ou encore d'Astorg. L'ensemble de ces opérations est fortement lié à la mise en service en 1993 de la ligne de métro A. Sur ce même modèle, la création de la ligne B en 2007 a engagé le réaménagement de tous les espaces publics entourant chaque station de métro en tant qu'équipement fortement structurant. Cette recomposition de l'espace public très visible par exemple place Lafourcade ou Barrière de Paris sait se faire plus discrète dans les tissus urbains très organisés tels que les boulevards, ou le secteur sauvegardé (station Carmes, Jeanne d'arc et François verdier). Tout comme la ligne A, chaque station a fait l'objet d'aménagements s'inscrivant dans une démarche associant l'art afin de donner une « signature » à chaque station à travers un unique matériau support : le verre. La station des Carmes est ainsi remarquable avec la réalisation d'une voûte en panneaux de verre peints intitulé *La voix lactée* et réalisé par Jean-Paul Marcheschi. La station de François Verdier est également reconnaissable par son arbre en faïence noire réalisé par Patrick Corillon et illustrant la légende des "Mallandiers". Le traitement artistique de la station des Barrière de Paris fut quant à lui extérieur avec l'installation d'une œuvre d'art de Bernar



Station de métro des Carmes : « La voie lactée »



Plafond des arcades du Capitole

Venet au milieu du rond-point et consistant en deux arcs croisés en acier de plus de 20 mètres de haut.

Le métro relevant d'un univers à la fois technologique et souterrain, les œuvres d'art interviennent ainsi comme trace de culture, de sociabilité, d'humanité.

La volonté de réaffirmer la place des arts dans l'environnement urbain quotidien se manifeste aussi sur d'autres types d'espaces publics (places, jardins, parvis…) pour accompagner des opérations urbaines fortes et souligner leur portée : l'arche de bronze érigée devant le jardin à thème des Abattoirs évoque la présence toute proche du musée d'art contemporain ; de même, l'installation d'œuvres d'art sur les plafond des arcades de la place du Capitole avait parachevé le réaménagement d'ensemble de la place. La mise en valeur par l'art des espaces fonctionnels et structurant est donc destinée à renforcer leur dimension symbolique et esthétique mais aussi à en faire des espaces d'agrément.

« La création d'équipement de transports structurants constitue donc un levier pour le réaménagement de l'espace public. »

La création d'équipement de transports structurants constitue donc un levier pour le réaménagement de l'espace public en redéfinissant entre autre la place dévolue jusqu'alors à l'automobile, comme l'a démontrée récemment l'arrivée du tramway T1. Le développement des modes doux participe également à la modification de l'espace public notamment avec la mise en place du service VélôToulouse qui a permis d'affirmer la place grandissante des modes doux dans l'espace public.

Le centre historique, très apprécié des toulousains et touristiquement attractif, fait l'objet d'un réaménagement des espaces publics. Après la réintroduction du pavage, élément minéral en harmonie avec les matériaux et coloris des façades du centre ancien, la réduction du mobilier urbain anti-stationnement (poteaux…) est envisagée afin de fluidifier les différents usages doux, dans les rues devenues aires piétonnes.



Projet de réaménagement de l'espace public du centre-ville

Cette volonté s'inscrit dans le projet globale de réaménagement de l'espace public du centre-ville en cours d'étude par l'urbaniste catalan Joan Busquets et le paysagiste Michel Desvigne. Compris dans l'octogone formé par les boulevards, traversé par la Garonne et longé par le Canal du midi et le Canal de Brienne, ce projet s'articule autour d'une meilleure identification du paysage et de ses éléments remarquables ainsi que la création de liens entre l'ancien et le moderne. A cela s'ajoute la volonté de renforcer les modes de déplacements doux avec la création d'un plateau piétonnier et cyclable en continuité sur les 635 hectares du centre tout en tenant compte des fonctions culturelles, administratives et économiques et de leurs enjeux. L'octogone doit ainsi permettre de réorganiser la circulation en absorbant les 27 000 voitures qui traversent aujourd'hui l'hyper centre sans s'y arrêter. Ce projet, dont les premiers changements visibles interviendront en 2013, concrétisera l'image de Toulouse en qualité de métropole européenne et de ville d'eau.

« La rue Alsace Lorraine doit offrir un parcours aéré et vivant »

Le réaménagement de la rue Alsace Lorraine et du square Charles de Gaulle constituera la première étape de cette recomposition. Engagé en février 2010, cette première grande opération d'aménagement du centre ville menée par la Communauté Urbaine Toulouse métropole et la ville de Toulouse cible un meilleur partage de l'espace public en créant un vaste plateau piéton et en proposant des espaces de circulation clairement identifiés pour chaque catégorie d'usager. Le plateau piéton en dalles de pierre, d'une largeur de quinze mètres, comportera une chaussée pavée légèrement décentrée et large de trois mètres trente. Les livraisons représentant un point crucial pour l'activité commerçante de la rue, le projet d'aménagement propose un principe de livraison à mi voie sur des aires dédiées.



Projet de réaménagement du square Charles de Gaulle

Pour l'architecte Bruno Fortier, la rue Alsace Lorraine doit offrir un parcours aéré et vivant, propice à la déambulation tout en assurant souplesse, confort et grande pérennité. Le square Charles de Gaulle est également entièrement recomposé dans un souci d'accessibilité et de lisibilité en l'adaptant de manière durable aux usages. Le projet prévoit le retraitement de l'espace public avec le reprofilage des niveaux du sol et la redéfinition des espaces verts et des espaces minéralisés. Les allées piétonnes bétonnées seront dallées et leurs trajectoires moins sinueuses afin de limiter le piétinage des espaces plantés et d'assurer le bon niveau de substrat au collet des arbres. Dans cette même optique, les espaces engazonnés seront séparés des espaces circulés par des murettes. Afin de rendre visible la porte du Capitole et son donjon depuis la rue Alsace Lorraine, une percée rectiligne et minéralisée du square sera créée. Cette ouverture sera notamment agrémentée de 4 nouveaux arbres à haut

développement et d'une nouvelle fontaine de surface qui remplacera l'ancienne. Les travaux d'aménagement de ce projet phare du centre-ville toulousain doivent se terminer en décembre 2012.

Au-delà de l'Hyper centre, une attention particulière est portée dans tous les quartiers lors des réaménagements ou des créations de voirie ou espaces publics. Le souci de qualité se retrouve ainsi avec la construction d'une démarche commune pour les travaux d'aménagement des espaces publics au travers de la création en 2008 des « cahiers de l'espace public » exposant les bonnes pratiques pour assurer la qualité et la cohérence des aménagements dans le temps et sur l'ensemble du territoire de la ville. En complément, une réflexion globale est engagée autour de six enjeux prioritaires : l'accessibilité, les modes doux, les transports en commun, les alignements d'arbres, l'enfouissement des réseaux et la réduction de la pollution lumineuse. Ces enjeux sont transversaux et se rattachent à d'autres politiques publiques d'aménagement.

« La collectivité cherche à réinvestir l'espace public pour d'autres usages que celui de la circulation automobile. »

Par exemple, la collectivité cherche à réinvestir l'espace public pour d'autres usages que celui de la circulation automobile sur les voies de desserte résidentielles par des aménagement d'aires piétonnes ou de zones 20 qui redonnent priorité aux piétons et facilitent la circulation des personnes à mobilité réduite, permettent aux enfants d' y organiser leurs jeux…



Zone 20- rue des Temponières

Le verdissement par arbres d'alignements ou plantations diverses apporte non seulement un confort durant les saisons chaudes mais participe également aux enjeux plus généraux du plan climat.

De la même manière, la collectivité s'étant engagée à limiter sa pollution lumineuse vis-à-vis de l'observatoire du Pic du midi, l'éclairage public est de fait repensé pour être plus économe, efficace et durable.

L'amélioration de la qualité de l'espace public passe également par la propreté de l'espace public avec le Défi Propreté lancé en 2010. La surveillance de l'espace public et l'alerte de dysfonctionnements sont les maîtres mots de ce dispositif. De nombreuses mesures concrètes ont ainsi été misent en place telles que l'engagement de collecter les encombrants en moins de 24h mais aussi l'organisation de campagnes d'information afin de sensibiliser les toulousains aux bonnes pratiques.

Atouts / Opportunité	Contraintes / Faiblesses
• Grande variété des espaces publics. • Mise en place d'un règlement de publicité. • Réinvestissement de l'espace public pour d'autre usage que celui de l'automobile. • Espaces d'expression de la culture et de l'identité de la ville.	• Manque de lisibilité des espaces publics. • Espace raréfié.
Besoins répertoriés / Enjeux	
• Structurer le tissu urbain pour créer des points de repères, lieux de vie sociale, maillage du territoire… • Créer des centralités, favoriser la vie du quartier. • Créer des équipements de proximité, de vie sociale. • Mise en place d'une cohérence et d'une convergence entre les différents espaces publics. • Accompagner l'urbanisation pour produire des espaces publics pour tous et durable. • Intégrer l'espace public dans les projets structurant de transport.	

Sources :

- *Atlas historique des villes de France » - 1996*
- *« Toulouse 1920 – 1940 : la ville et ses architectes » – CAUE de Haute-Garonne et école d'architecture de Toulouse – 1991*
- *« Les plans d'urbanisme de Toulouse au 20ème siècle » par Jean Coppolani – Mémoires de la Société archéologique du Midi de la France – tome LVIII – 1998*
- *« Toulouse : Intime, Monumentale, Capitale » Pyrénées magazine, spécial Toulouse, éditions Milan 1997*
- *« Le Monde » supplément du 10 mars 1999 : « Vivre Toulouse »*
- *« logique urbanistique et espace public », document d'études, service urbanisme Toulouse*
- *Conventions territoriales du Contrat de Ville 2000-2006*
- *« Zoom sur les grands projets », A Toulouse, Février 2011*
- *Services de la ville de Toulouse et de la Communauté Urbaine Toulouse métropole*
- *Lettre d'information « La rue d'Alsace Lorraine » n°2, Communauté urbaine Toulouse métropole, printemps 2011*

La politique d'amélioration de l'espace public vise à pacifier la circulation automobile au profit des autres usages et en faisant des espaces publics de véritable lieux partagés et accessible. Espaces d'expression de la culture et de l'identité de Toulouse, les espaces publics ont également vocation à s'inscrire dans un maillage irriguant les quartiers et créant des liens entre eux et avec l'agglomération.

4/ Sommes-nous exposés à des risques ?

A/ La dégradation du logement

La dégradation du logement reste un phénomène mésestimé ; son recensement dépendant, en partie, d'une ingérence dans le mode d'habiter des occupants. C'est pourquoi, au-delà de l'habitat dégradé perceptible et en raison de plus grandes exigences en termes énergétiques, les logements anciens et ceux construits avant 1970 font l'objet d'une attention particulière.

Les logements sans confort et le parc privé potentiellement indigne

Sur Toulouse, le parc privé regroupe 194 000 logements[1], en location et en accession, soit 84% du parc de logements. Si le parc privé est majoritairement récent et confortable, une petite partie joue un rôle social de fait et loge des ménages aux revenus modestes, parfois dans des conditions d'occupation médiocres voire indignes.

En 2007, on recensait sur Toulouse 7 500 logements privés sans confort[2] (60% occupés à titre locatif et 40% par des propriétaires). Les actions publiques engagées depuis plusieurs années telles que les OPAH (Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat) et les PIG (Programmes d'Intérêt Général) ainsi que les aides directes versées aux ménages ont permis une amélioration significative du parc privé. En effet, les logements locatifs privés sans confort ont diminué de 35% entre 2001 et 2007, et les propriétés occupantes de 30%.

« En 2007, on recensait sur Toulouse 7 500 logements privés sans confort – 60 % occupés à titre locatif et 40 % par des propriétaires »

Des actions publiques sont en cours, l'OPAH Grand Centre de Toulouse et le PIG de Toulouse métropole et s'achèveront fin 2011. Des premiers bilans ont été réalisés. Ainsi, entre 2007 et 2010, ces dispositifs ont permis de conventionner 759 logements privés, de remettre 323 logements sur le marché (dont 196 logements vacants depuis plus d'un an) et de sortir 126 logements d'un état d'insalubrité. Néanmoins, la lutte contre les logements indignes et insalubres doit se poursuivre. Inscrit dans le Programme Local de l'Habitat 2010-2015 de la Communauté Urbaine Toulouse métropole, l'axe 6.4 du programme d'actions territorialisé prévoit de :

- poursuivre des actions de lutte contre l'habitat indigne dans les quartiers anciens de Toulouse et le PIG de Toulouse métropole avec une mise en œuvre de mesures coercitives et d'un dispositif d'accompagnement et de sécurisation de la location.
- développer des politiques d'aides en faveur des propriétaires modestes et très modestes.
- cibler les secteurs d'intervention nécessitant un repérage de l'habitat indigne et insalubre.

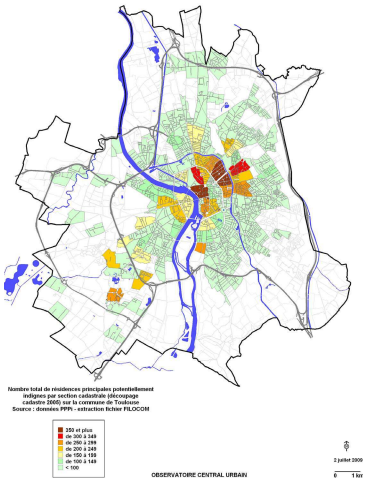
Une étude sur le repérage du bâti dégradé de Toulouse (centre ancien et faubourgs) et des communes périphériques (centres anciens) est en cours. Sur le centre ancien de la ville-centre, ont été repérés près de 200 immeubles en mauvais état dont une trentaine très dégradés qui pourrait faire l'objet d'intervention publique ultérieurement.

logements en 2005, concernerait 28 000 habitants dont 75% seraient locataires. L'essentiel de

[1] *Source : INSEE, RP2007 exploitations principales.*

[2] *Source : FILOCOM 2007- MEEDDAT d'après DGI. Logement sans confort : ni baignoire, ni douche, ni WC. La DGFIP prend en compte le wc dès lors qu'il est affecté en propre au logement, qu'il soit à l'intérieur de celui-ci ou à l'extérieur (sur la parcelle, sur le palier...), à la différence de l'INSEE qui ne prend en compte que les wc intérieurs. Les wc communs à plusieurs logements sont exclus du calcul du confort. Il est probable que le niveau de confort réel est sous-estimé dans le parc ancien, les travaux d'amélioration n'étant pas toujours pris en compte par les services fiscaux.*

Nombre de résidences principales potentiellement indignes par section cadastrale



Source : Grand Toulouse – Observatoire Central Urbain

ce parc concerne la ville de Toulouse qui recense 14 000 logements privés potentiellement indignes dont 80% sont de catégorie 6 et 20% de catégorie 7 et 8, soit les logements les plus dégradés. Ce parc est essentiellement localisé dans le centre ancien et les faubourgs, les logements insalubres se concentrent autour du Canal du Midi et de la voie ferrée.

Les logements énergivores

La lutte contre la précarité énergétique devient un enjeu majeur pour les politiques locales de l'habitat tant sur le parc privé que sur le parc social.

En 2011, suite au Grenelle de l'Environnement, Toulouse métropole engage un Plan Climat qui devrait être finalisé fin 2011 pour une mise en œuvre en 2014. L'un des volets de ce plan concerne le logement, et plus particulièrement la réhabilitation énergétique. En effet, globalement, le logement représente 28% de la consommation énergétique et 22% des émissions de gaz à effet de serre. Les logements d'avant 1975 regroupent plus des deux-tiers des émissions. Ainsi, qu'ils soient locataires ou propriétaires, de nombreux habitants sont de plus en plus vulnérables face à la précarité énergétique.

Parallèlement au Plan Climat et dans le cadre du Programme Local de l'Habitat 2010-2015, la communauté Urbaine Toulouse métropole prévoit de mettre à niveau les logements sociaux du parc existant, tant sur le plan énergétique que sur leur qualité d'usage et leur niveau de confort, afin que l'écart qualitatif ne se creuse pas entre le parc neuf et le parc existant. Toulouse métropole a pour objectif la réhabilitation énergétique de 2 000 logements sociaux par an.

Le cas particulier des copropriétés dégradées

L'ampleur de la construction d'initiative privée d'habitat collectif dans les années 60 demeure une des spécificités de Toulouse. Sur 401 copropriétés de plus de 50 logements construites entre 1955 et 1990 sur la ville-centre, deux-tiers datent des années 60 et représentent 30 300 logements, soit presque autant que le parc locatif social (34 700 logements[3]).

« Depuis plus de 10 ans, les politiques locales de l'habitat interviennent de façon structurée en faveur des copropriétés fragiles ou en difficulté»

Une partie de ce parc privé joue un rôle social de fait et certains ensembles connaissent des phénomènes de déqualification marqués qui ont justifié la mise en œuvre d'une politique communautaire en faveur des copropriétés sur Toulouse métropole. Initiée par le Contrat de Ville de l'agglomération toulousaine en 1995, la requalification des copropriétés dégradées est inscrite dans le Programme Local de l'Habitat 2010-2015 de la Communauté Urbaine Toulouse métropole, l'axe 6.4 du programme d'actions territorialisé prévoyant de poursuivre la mise en œuvre d'un plan d'action sur les copropriétés. Depuis plus de dix ans, les politiques locales de l'habitat interviennent de façon structurée en faveur des copropriétés fragiles ou en difficulté. Sur les 234 grandes copropriétés construites dans les années 1960, 50 sont inscrites au Contrat de Ville et font l'objet d'un suivi avec des dispositifs d'interventions gradués en fonction de la nature et de l'importance des difficultés rencontrées. Ainsi, des actions ont été engagées et achevées, d'autres sont en cours, et certaines copropriétés font l'objet d'une veille qui permet de repérer les copropriétés fragilisées et ainsi prévenir la dégradation à travers une stratégie d'action adaptée.



Résidence Audibert, OPAH copropriété dégradée, quartier les Izards

Entre 2003 et 2009, une dizaine de copropriétés a bénéficié de Plans de Sauvegarde. Ces actions publiques fortes ont permis de restaurer le cadre de vie des habitants et de redresser la situation d'immeubles en copropriété cumulant des difficultés importantes.

En 2010, un nouveau plan d'actions est mis en place pour quatre copropriétés qui vont faire l'objet d'OPAH copropriétés dégradées. Mis en place pour une durée de 3 à 5 ans, ces dispositifs, qui permettent de mobiliser des subventions de l'ANAH pour financer des travaux de réhabilitation, ont comme objectifs de[4] :

- permettre aux copropriétaires de s'engager dans une politique de réhabilitation patrimoniale,



Dunan, quartier patte d'oie

[3] *Sources EPLS 1er janvier 2010-MEEDDAT-SOeS / DREAL Midi-Pyrénées.*

[4] *Sources : délibérations du Conseil de Communauté du Grand Toulouse de mars 2011 pour les copropriétés « Le Cristal » et « Audibert »*


Les Castalides, quartier Mirail

- réhabiliter les parties communes de la copropriété en répondant aux réalités d'un public aux ressources modestes,
- améliorer les qualités thermiques des bâtiments et favoriser les économies de charges,
- accompagner la copropriété dans le retour à une gestion saine et équilibrée, le renforcement de ses instances et la clarification du règlement de copropriété.

La copropriété « Les Castalides » fait l'objet d'un rachat partiel par l'Office Public de l'Habitat, Habitat Toulouse, et la copropriété « Place Milan » d'un accompagnement de travaux de sortie d'insalubrité.

Dix copropriétés font l'objet d'un programme de prévention mis en place par Toulouse métropole et co-animé par l'ADIL de la Haute-Garonne avec des actions de formations auprès des syndics.

Dans le cadre du renouvellement urbain du GPV, les copropriétés les plus dégradées sont démolies : « Concorde » et « Maurois II » en 2011, et « Messager » en projet pour 2020.

Les aires d'accueil des gens du voyage

L'action en direction des gens du voyage en situation de précarité s'inscrit dans le cadre de la loi d'orientation du 29 juillet 1998 relative à la prévention de la pauvreté et à la lutte contre les exclusions.

La loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage a pour objectif de répondre à l'attente des gens du voyage et de résoudre le manque de places de stationnement. Cette loi a notamment pris en compte la nécessité d'une réelle gestion des aires d'accueil, condition indispensable pour assurer un véritable accueil des gens du voyage, le bon fonctionnement et la pérennité des équipements. Dans chaque département, au vu d'une évaluation préalable des besoins et de l'offre existante, notamment de la fréquence et de la durée des séjours des gens du voyage, des possibilités de scolarisation des enfants, d'accès aux soins et d'exercice des activités économiques, un schéma départemental prévoit les secteurs géographiques d'implantation des aires permanentes d'accueil et les communes où celles-ci doivent être réalisées.

En parallèle, dans le courant de l'été, des groupes de gens du voyage vont se déplacer sur le territoire vers des lieux de grands rassemblements traditionnels. Comme le prévoit l'article premier de la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage et conformément à la circulaire UHC/UH1/12 n°2001-49 du 15 juillet 2001 relative à l'application de la loi précitée, chaque schéma départemental doit prévoir une (des) aire (s) de grand passage.

Le Schéma Départemental pour l'Accueil des Gens du Voyage est élaboré de façon conjointe entre la Préfecture de Haute-Garonne et le Président du Conseil Général. Il a été approuvé en 2003, et est révisable tous les 6 ans. Il prescrit, après étude des besoins :

- les secteurs géographiques d'implantation géographique des aires permanentes,
- les communes où ces aires doivent être réalisées, dont obligatoirement les communes de plus de 5000 habitants,
- les emplacements temporaires pour les grands rassemblements,
- les conditions dans lesquelles l'Etat intervient pour les grands rassemblements,
- les modalités d'insertion et de scolarisation des gens du voyage.

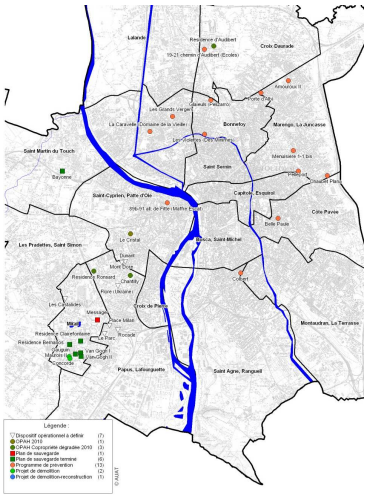
Actuellement, la commune de Toulouse est dotée de 2 aires d'accueil des gens du voyage :

- ✓ l'aire d'accueil de la Mounède, située 105 chemin de Saint-Simon, comprend 30 emplacements.
- ✓ l'aire d'accueil de Rangueil, située chemin des Oliviers, comprend 30 emplacements. Elle est réservée aux personnes en situation d'hospitalisation.

Il existe également deux cités des gens du voyage : la cité de Picarel et la cité des Chênes.

Toulouse métropole accueille et accompagne également des familles roms (ressortissants

Actions publiques sur les copropriétés de Toulouse construites entre 1955 et 1975



Sources : Grand Toulouse, Service Habitat - AUAT, Observatoire des copropriétés

européens). Pour cela, elle a engagé plusieurs actions :

- Amélioration des conditions de vie
- Gestion des déchets et ferraille
- Accompagnement sanitaire
- Scolarisation des enfants
- Insertion professionnelle et autorisation de séjour
- Règles d'occupation
- Logement/Habitat

Dans le cadre du Programme Local de l'Habitat (PLH) de Toulouse métropole, l'aire d'accueil des gens du voyage de la Mounède, d'une capacité de 60 places (soit 30 emplacements), et le terrain familial situé chemin plage de Picarel, feront l'objet d'une réhabilitation.

Le programme d'actions territorialisé du PLH indique que deux aires d'accueil des gens du voyage devront être créées sur la commune de Toulouse,ainsi qu'une aire de grand passage. Chacune des aires d'accueil comportera environ 30 places.

Enfin, ce même programme d'actions souligne la nécessité de procéder à une amélioration des conditions d'habitat des gens du voyage. Une participation aux Maîtrises d'Oeuvre Urbaine et Sociale (MOUS) est en cours avec la réalisation d'un diagnostic sur le secteur de Ginestous.

Atouts / Opportunités	Contraintes / Faiblesses
• Bonne prise en compte des risques naturels et industriels, et existence de plusieurs dispositions et plans de protection: PPRT, PPRI, plan de circulation spécifique pour le transport des matières dangereuses, Plan Particulier d'Intervention « Grands barrages » de la Haute-Garonne… • Accroissement de l'information sur chaque risque auprès du public et des citoyens	• Risque d'inondation accentué par l'imperméabilisation des sols • Malgré les divers dispositifs de sécurité et d'alerte, le risque zéro n'existe pas, comme l'a souligné l'explosion d'AZF en 2001
Besoins répertoriés / Enjeux	
• Renfort de la sécurité des personnes et des biens • Encouragement du développement et du renouvellement urbain • Réduction de la vulnérabilité des quartiers exposés	

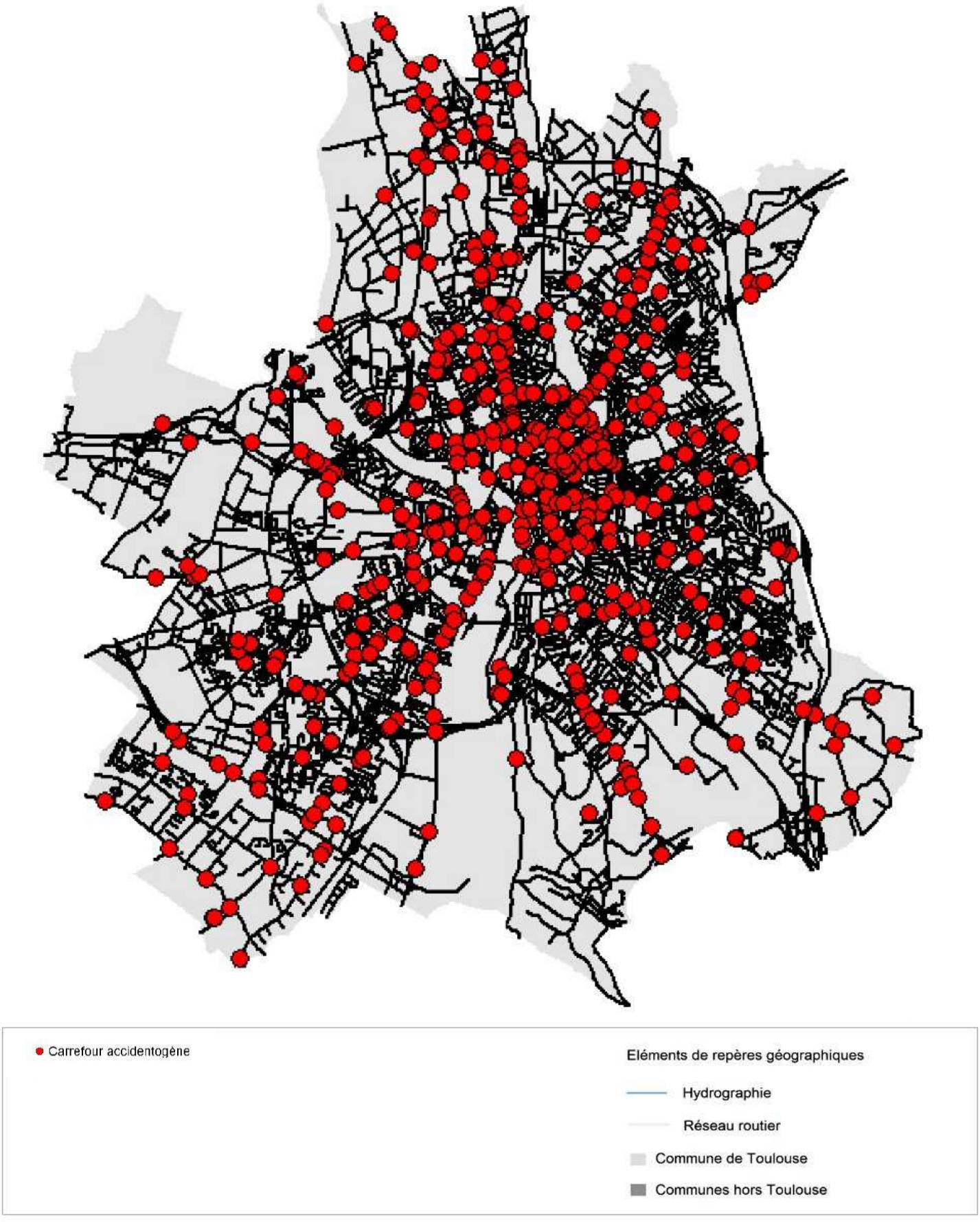
Les réhabilitations et le renouvellement urbain mis en œuvre ou incités par les pouvoirs publics ainsi que le rythme des constructions nouvelles sont autant d'atouts pour garantir un meilleur niveau de confort et de salubrité à l'ensemble de la population.

Au cœur de Toulouse métropole, métropole solidaire, l'éradication et l'amélioration de cet habitat reste, en effet, une priorité dans la lutte contre les exclusions.

Sources :

- *- INSEE, RP2007 exploitations principales.*
- *- FILOCOM 2007- MEEDDAT d'après DGI.*
- *- Toulouse métropole*
- *- Programme d'actions territorialisé, Programme Local de l'Habitat 2010-2015, adopté le 17 mars 2011*

Les accidents corporels hors voie rapide



4/Sommes-nous exposés à des risques ?

B/La sécurité routière

Le nombre important des déplacements tous modes confondus génère, à Toulouse, des problèmes de sécurité routière. En effet, c'est en milieu urbain qu'on recense le plus grand nombre d'accidents corporels en France, les 2/3. Si le nombre d'accidents a fortement diminué de 1980 à 2009, ceux-ci restent suffisamment nombreux pour que la collectivité prenne en compte les enjeux sociaux et spatiaux de la sécurité des déplacements afin d'améliorer la qualité de vie et la tranquillité des usagers

Une tendance à la baisse des accidents mais un bilan encore trop lourd

Depuis 1980, la tendance générale est à la diminution du nombre d'accidents corporels à Toulouse, hors Voies Rapides Urbaines (VRU), passant de 2990 en 1980 à 576 en 2009, malgré une hausse en 1987-1988, 1994, 1999-2000, 2004-2007. En 2009, ces accidents avaient occasionné la mort de 7 personnes, blessé 696 personnes. Malgré cette nette amélioration, le bilan est encore trop lourd et la Ville de Toulouse continue ses efforts de prévention pour faire en sorte qu'il y ait moins d'accidents. Un des facteurs aggravant est la nuit comptabilisant à elle seule 240 accidents corporels en 2009 (soit 41% des accidents alors qu'elle ne représente que 10% du trafic). Un autre des facteurs aggravant est l'age : les 18-24 ans sont impliqués dans 219 accidents corporels (soit 38% des accidents).

Sur les VRU de Toulouse (rocades et voies rapides), en 2009, on dénombrait 109 accidents corporels ayant occasionnés 2 tués et 144 blessés.

La nuit est donc un facteur aggravant qui se combine souvent avec l'alcool, la fatigue et la vitesse. La vitesse est également la principale cause (13% des accidents corporels).

	Accidents corporels impliquant au moins un(e)				
	Voiture	Cyclo (<50cm3)	Moto (>50 cm3)	**Vélos**	**Piétons**
Nb accidents	501	111	159	60	120
Tué(s)	1	0	2	2	1
blessés	247	110	155	57	122

La géographie des accidents ayant entraîné des dommages corporels se superpose globalement à celle des voies qui supportent les trafics les plus importants : les grandes entrées de ville sur tout leur tronçon jusqu'aux boulevards ceinturant le centre historique. Entre 2005 et 2009 les intersections les plus accidentogènes sont Eisenhower et Seysses, suivi de Strasbourg-concorde et Jaures-Caffarelli complète ce triste podium.



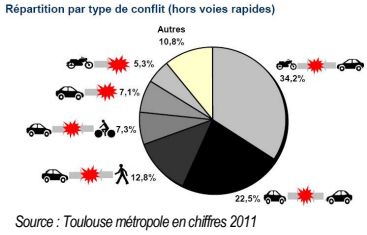
Source : Toulouse métropole en chiffres 2011

« 69,8% des accidents corporels sont recensés sur 18,2% du réseau (voies principales) alors que 9,7% des accidents ont lieu sur 61,5% du réseau (voies de desserte). »

Une mobilisation municipale axée sur la prévention et la sensibilisation

Au regard des bilans précédents, la Ville aménage ses espaces publics et ses voiries afin de sécuriser les déplacements et de ralentir les flux de circulation. Réfection de trottoirs et de chaussées, organisation des stationnements, itinéraires piétons/cycles, limitation de la vitesse et « zone 30 », aménagements de carrefours et de giratoirs, sécurisation des traversées de noyaux villageois et des traversées piétonnes dans les quartiers et sur les voies passantes, aménagement des abords d'équipements publics en particulier des groupes scolaires et des collèges… sont autant d'actions de sécurisation routière que la collectivité mène dans tous les quartiers de la ville.

Avant toute intervention, le service gestion des infrastructures de Toulouse métropole étudie l'accidentologie sur le secteur concerné grâce à un logiciel performant, « Concerto », qui est une base de données statistique et géographique des accidents corporels. Cette démarche lui



Source : Toulouse métropole en chiffres 2011

« Une base de données statistiques et géographiques des accidents corporels permet de concevoir des infrastructures optimisées qui participent à la sécurité de tous les usagers. »

permet de concevoir des infrastructures optimisées qui participent à la sécurité de tous les usagers. Une fois l'aménagement réalisé, un suivi est mis en place afin d'observer les conséquences du nouvel équipement sur la sécurité routière.

Au-delà des actions nationales qui ont été entreprises, la collectivité a axé ses actions sur 3 thèmes :

- **La création de zones apaisées**. La plupart des voies de desserte et de quartier ont vocations à être affectés en zone 30 avec double sens cyclable. Ces voies, qui ne nécessitent pas forcément d'aménagement lourd, sauf pour les entrées/sorties, permettent de préserver la circulation de tous les usagers (notamment modes doux) tout en améliorant la vie de quartier. Ces aménagements ont permis de diminuer de 40,2% les accidents dans les quartiers aménagés. Il faut également noter qu'aucun accident mortel n'a été recensé sur ces voies aménagées.

  Le décret du 30/07/2008 a également crée un nouveau statut pour certaines voies : la zone de rencontre dont la vitesse est limitée à 20 km/h, et où les piétons sont autorisés à « circuler » sur la chaussée.

- **L'arrivée du Tramway** apporte un changement dans le partage de l'espace public. Une campagne spécifique a été lancée : « apprenons le tram – la sécurité est l'affaire de tous » pour préparer son arrivée, ainsi que la signalétique spécifique à ce mode de transport. Des recommandations spécifiques ont été dirigées vers les vélos et rollers, les automobilistes, les piétons et les deux roues motorisés.

- **La piste de Candie**, dont le complexe motocycliste a reçu une homologation préfectorale en date du 18/06/2010, suite aux nombreux aménagements qui ont été opérés : accès pompiers, zone spectateurs, bacs à graviers, bretelle de sortie circuit de vitesse, stop entrée circuit de vitesse, hélistation, éclairage de secours, feux passerelle, filets de protection, glissières de sécurité, système air protect, drapeaux, vidéosurveillance, règlement intérieur, formation commissaires de piste, évacuation des eaux pluviales, aire de lavage. Ce site propose un circuit bitumé de vitesse (1150m), un circuit en terre de motocross (1150m) et une zone de trial (4500 m²). On note également la création d'une piste d'éducation routière



Source : Toulouse métropole en chiffres 2011

Atouts / Opportunité	Contraintes / Faiblesses
• Baisse des accidents de 1980 à 2009. • Une mobilisation de la collectivité axée sur la prévention et la sensibilisation	• Augmentation des déplacements tous modes confondus.
Besoins répertoriés / Enjeux	
• Aménagement d'espaces publics et de voiries afin de sécuriser les déplacements.	

Les deux roues motorisés sont impliqués dans près de 50% des accidents corporels sur le territoire de la commune de Toulouse, alors qu'ils représentent moins de 2 % des déplacements.

Sources :

- *Communauté Urbaine Toulouse métropole*
- *Toulouse métropole en chiffre 2011*

5/ Sommes-nous de bons gestionnaires ? … et pour les générations futures ?

A/ La cohérence des politiques publiques

La grande agglomération toulousaine doit relever 3 défis majeurs :

- Maîtriser l'urbanisation et valoriser le capital naturel et agricole
- Polariser le développement autour de centralités hiérarchisées
- Relier les bassins de vie autour d'un cœur d'agglomération maillé

Les ambitions du Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine de 1998

Adopté en 1998, le Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine (SDAT) fait suite au Projet d'Agglomération de 1995. Il porte l'empreinte du contexte du début des années 90 : un territoire confronté depuis trente ans à un développement sans précédent et une organisation mal adaptée pour gérer cette expansion.

Sur un périmètre de 63 communes, le SDAT définit les grandes priorités, les projets et les initiatives indispensables à la construction d'une véritable Région-Métropole tout en soulignant qu'une telle volonté ne saurait s'exercer au détriment des espaces de proximité régionale et locale.

Une actualisation nécessaire

Dès le début des années 2000, les politiques publiques sont confrontées à de nouveaux enjeux qui motivent une révision du SDAT *5*. L'actualisation du Projet d'Agglomération « Toulouse métropole 2015 » engagée par le SMEAT en 2003 est l'occasion d'un premier retour sur le projet :

- le périmètre de 63 communes s'avère peu efficace devant les défis posés par l'étalement urbain ;
- l'affirmation des impératifs du développement durable se traduit alors par des objectifs plus structurés (référentiel d'objectifs et de moyens) ;
- un nouveau cadre de la planification territoriale est mis en place, avec notamment la loi Solidarité et Renouvellement Urbains : le législateur exprime ainsi sa volonté de privilégier des démarches de projet aux procédures avec le souhait que s'exprime l'innovation dans les politiques publiques ;
- face à la multiplication des structures et la diversité de leurs compétences qui fragilisaient la cohérence de la mise en oeuvre des options retenues, une nouvelle organisation de l'agglomération toulousaine émerge avec le renforcement des intercommunalités6;
- la continuité et l'amélioration de l'action publique devenant un souci de plus en plus partagé, une vision commune du devenir du territoire sur une échelle élargie s'avère nécessaire pour assurer la cohérence des politiques publiques stratégiques et sectorielles (SCoT, PDU, PLH, POS/PLU…).

[5] *La transformation des Schémas Directeurs valant SCoT au sens de la loi SRU est par ailleurs rendue obligatoire*

[6] *Le Grand Toulouse, transformé depuis en Communauté Urbaine, regroupe 25 communes ; le Sicoval regroupe 36 communes (Communauté d'Agglomération) et la Communauté d'Agglomération du Muretain (CAM), créée plus récemment, 14 communes. Depuis 2002, afin d'accueillir les nouvelles intercommunalités compétentes en matière de SCoT, le SMEAT s'est élargi, passant de 63 communes à 83 communes, puis à 117.*

Une évolution du contexte local et international

Ainsi que le note le Projet d'Agglomération " Toulouse métropole 2015 ", le contexte change également au début des années 2000.

- L'attractivité du territoire de l'aire urbaine toulousaine s'accroît (19 000 habitants supplémentaires par an). L'agglomération toulousaine conforte également sa position économique dans des secteurs de pointe, en particulier l'aéronautique, le spatial et l'électronique. Décentralisation et dynamisme économique et technologique transforment ainsi la capitale régionale en pôle d'excellence européen, mais cette dernière est également confrontée à une concurrence constante avec les autres métropoles qui l'oblige à se positionner
  - ou se repositionner
  - en matière de savoir-faire, de ressources, d'accessibilité, de qualité de vie et d'image...
- Ainsi, l'étalement urbain -source de congestion et de dégâts environnementaux-, les risques économiques liés à la mono industrie aérospatiale, la ségrégation sociale et l'hyperconcentration des habitants et des emplois dans la métropole régionale étant susceptibles de remettre en cause l'attractivité et la compétitivité du territoire, une prise de conscience des fragilités et des risques s'affirme localement
- L'accélération du rythme de construction des maisons individuelles en périphérie suscite une véritable explosion de l'urbanisation sous une forme de plus en plus diffuse. Cet étalement urbain constitue alors un défi pour le territoire central, mais également pour les territoires périurbains et les villes moyennes proches. Par ailleurs, la question environnementale et la perspective d'une crise énergétique remettent fortement en cause ce modèle qui allie maisons individuelles et voitures particulières, et ce d'autant que les risques liés au réchauffement climatique et à la crise énergétique sont de plus en plus prégnants.
- les évolutions sociétales pèsent également sur le devenir du territoire : vieillissement des populations, crise du contrat social, modes de vie et nouvelle sociabilité...
- Enfin, au-delà de son impact direct sur la ville et ses habitants, l'explosion de l'usine AZF le 21 septembre 2001 demeure une cicatrice dans la mémoire locale. Autour du slogan « Plus jamais ça, ni ici ni ailleurs ! », c'est toute la question des risques, technologiques ou naturels, qui s'impose dans l'élaborationdes futurs documents de planification.

Le choix d'un modèle de développement pour l'aire urbaine toulousaine

Une démarche "initiatique "s'attachant à satisfaire des objectifs de développement durable

Afin de répondre à l'obligation faite par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains d'établir des Schéma de Cohérence territoriale (SCoT) sur des territoires élargis aux aires urbaines, une réflexion est lancée en mars 2002 par le Préfet de Région à propos du devenir de l'aire urbaine toulousaine. Se constitue ainsi un « Groupe de réflexion aire urbaine » rassemblant des représentants des communes, du SMEAT, des EPCI, du Département, de la Région, de l'État, des Chambres Consulaires et de l'Université.

Ce Groupe est missionné pour établir, en préalable à l'engagement des futurs exercices de planification, un diagnostic stratégique de l'aire urbaine de Toulouse afin de confronter plusieurs scénarios de développement et, in fine, de proposer des périmètres pour le ou les futur(s) SCoT.

Cette démarche exploratoire fait écho aux réflexions portées alors par le SMEAT dans le cadre de l'actualisation du Projet d'Agglomération.

Le choix d'un modèle de développement

En janvier 2003, un nouveau séminaire ouvre le débat sur les enjeux, les modèles de développement à envisager pour l'aire urbaine et la démarche de projet à mettre en œuvre.

« Après examen de différents scénarios, le modèle de développement retenu propose une structuration de l'aire urbaine autour du pôle urbain et de pôles d'équilibre (cf. scénario 2). Ce modèle nécessite la recherche de complémentarités entre ces pôles pour permettre la constitution de véritables bassins de vie rapprochant habitat et emploi. Le réseau ferré et ses gares permettent de faciliter les liaisons entre le pôle urbain, les pôles périphériques et les villes moyennes. L'enjeu de la gestion économe des ressources, et notamment la préservation des espaces naturels, supposera une volonté forte en matière de planification.
Le pôle urbain s'élargit pour intégrer les territoires à enjeux proches en matière d'attractivité, de dynamique, de réseaux de transports et de grands projets. Ce modèle est orienté vers un urbanisme de proximité (accès aux emplois, équipements et services), plus dense aux abords des transports en commun.
Plusieurs pôles secondaires à identifier sont situés sur les axes majeurs des infrastructures de transports (fer et route), au centre de bassins de vie périurbains (Carbonne, Auterive…) ou même au-delà (L'Isle-Jourdain, Lavaur…).
Les villes moyennes proches servent de pôles d'appui dont l'enjeu est d'éviter la conurbation dispersée, d'assurer un bon
développement et de veiller à répartir les fonctions entre les polarités secondaires et le pôle urbain. L'objectif est d'accroître l'autonomie des territoires.
Ce modèle a été retenu comme possible. II permet en effet de structurer le développement de l'aire urbaine en s'appuyant sur des pôles périphériques dont l'autonomie dépend des complémentarités possibles avec le développement du pôle urbain d'une part et les villes moyennes d'autre part. »

Résultats de la consultation sur la Charte de l'aire urbaine (novembre 2004)

A cette fin, chaque Établissement Public de SCOT prend, dès sa création, une délibération visant :

- à approuver la charte et à s'engager à la mettre en œuvre dans son exercice de planification ;
- à devenir membre d'une structure Inter-SCoT dénommée « GIP de l'aire urbaine toulousaine ».

Cette structure InterSCoT, dont les établissements publics de SCoT sont les seuls membres à voie délibérative, est garante du respect par ses membres des objectifs et des engagements de la Charte. Elle est parallèlement chargée de mener le programme d'études mutualisées nécessaire à l'élaboration des différents SCoT[7].

Elle seule peut éventuellement proposer des évolutions de la charte institutive, évolutions qui ne pourront être actées qu'après délibérations concordantes et unanimes des Établissements Publics de SCoT membres de l'InterSCoT.

Un Groupement d'Intérêt Public, GIP InterSCoT de l'aire urbaine toulousaine, est créé. Il regroupe les quatre établissements publics de SCoT, dont le SMEAT, et associe les collectivités territoriales, les Chambres consulaires et les Services de l'État.

[7] Les documents suivants ont été réalisés sous l'égide de l'InterSCoT à l'intention des Établissements Publics de SCoT :
Documents contributifs aux diagnostics de SCoT, à l'État Initial de l'Environnement, au PADD (Vision stratégique), aux DOG (cahier de préconisations).

Une contribution de l'InterSCoT

Adoptée par l'InterSCoT en 2010, la Vision Stratégique décline le projet pour les Établissements Publics de SCoT au niveau

de l'élaboration des Projets d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Elle reprend les grandes orientations en matière de cahiers des charges (accueil de population, construction de logements, développement de l'emploi...), de politiques publiques et de principes d'application du modèle de développement (concepts et cartes stratégiques). La Vision Stratégique inscrit les principes fondamentaux à retenir dans chacun des quatre ScoT :

- la polarisation du développement et la construction de bassins de vie dotés en emplois, en logements et en équipements et services indispensables à l'accueil des populations ;
- le rééquilibrage habitant-emploi des territoires au bénéfice d'un nouveau modèle de développement économique fondé sur le desserrement des activités, ;
- l'acceptation d'une limite franche urbain-rural (« Couronne verte ») eu égard à une nécessaire gestion économe des ressources (foncier, agriculture, équipements liés au développement urbain) et la promotion d'un système de déplacements multimodal au service d'un développement urbain maîtrisé.

Forte de son identité, la grande agglomération toulousaine bénéficie d'un réel positionnement européen, bien que peu visible en terme de notoriété culturelle ou évènementielle.

L'aire urbaine toulousaine compte aujourd'hui plus d'un million d'habitants, ce qui en fait un territoire attractif accueillant 15.000 habitants supplémentaires chaque année. Cette croissance démographique porte une dynamique de construction sans précédent, qui accentue l'étalement urbain.

La richesse naturelle du territoire s'appuie sur la diversité des milieux naturels et des espaces agricoles encore dynamiques. Ces territoires environnementaux, associés aux besoins actuels et ceux des générations futures imposent une réponse efficiente à la gestion environnementale des territoires

Sources :

- *AUAT*
- *SCOT de la grande agglomération toulousaine, synthèse du rapport de présentation, 2012*

5/ Sommes-nous de bons gestionnaires ? … et pour les générations futures ?

B/ Une démarche territoriale de développement durable

Anticipant le Grenelle II rendant obligatoire le Plan Climat Energie Territorial (PCET) pour les grandes collectivités françaises (pour 2012), la Communauté Urbaine Toulouse métropole et la Ville de Toulouse ont lancé son élaboration dès la fin 2010. Les collectivités ont également souhaité formaliser leur engagement dans une démarche de développement durable du territoire, en publiant un Plan d'Actions Immédiat regroupant les actions menées dès 2011, et structuré autour de 3 grands axes débouchant sur la déclinaison d'une large palettes d'actions, menées tant à l'échelle de la Communauté Urbaine, qu'à celle de la ville de Toulouse.

L'élaboration d'une politique énergétique communautaire représente aussi une des thématiques fortes du PCET.

le Plan Climat Energie Territorial



La Communauté Urbaine Toulouse métropole et la Ville de Toulouse ont lancé conjointement fin 2010 l'élaboration de leurs Plan Climat Energie Territorial (PCET) et leur futur Agenda 21. Elles se sont données une année pour relever ce défi.

Visant la protection des ressources naturelles, la lutte contre la précarité énergétique, l'adoption de modes de production et de consommation plus durables... le Plan Climat du Grand Toulouse et de Toulouse constitue le volet « énergie » renforcé de leur futur Agenda 21. Il s'inscrit ainsi dans une démarche globale de développement durable du territoire, et sera cohérent avec le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE).

Ce Plan Climat devra en outre assurer une cohérence étroite avec les autres projets communautaires et communaux, tels que le Programme Local de l'Habitat, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable communautaire, le Schéma de Cohérence territorial, …



Ilot de fraîcheur et d'ombrage sur la Place Occitane

« Le Plan Climat du Grand Toulouse et de Toulouse constitue le volet « énergie » renforcé de leur Agenda 21 »

Plusieurs grands enjeux caractérisent le Plan Climat :

- **Enjeux de qualité et d'intensité urbaine**

La limitation de l'étalement urbain en favorisation notamment la densité dans les centre-ville, en promouvant le renouvellement urbain et en articulant les centres entre eux afin de créer un territoire polarisé et équilibré,

La conception d'espaces publics animés, fonctionnels et confortables, notamment l'été grâce à une végétalisation généreuse et adaptée,

La promotion de la diversité des fonctions urbaines, tant dans les quartiers existants que dans les nouvelles opérations.

- **Enjeux des mobilités durables**

Le renfort du lien entre formes urbaines et mobilité en rapprochant les diverses composantes urbaines (habitat, activités, équipements…) et en articulant les différentes échelles de déplacement (agglomérations, villes, quartiers),

La place des modes de déplacement doux sur le territoire urbain en encourageant la pratique de la marche et du vélo,



Les modes doux encouragés à la ZAC de Borderouge : trottoirs et pistes cyclables larges, arborés et éclairés



Des bâtiments performants énergétiquement ; ici panneaux photovoltaïques

Le changement des pratiques de mobilité en offrant notamment aux usagers un plus large choix en matière de connectivité, d'intermodalité et de solutions de déplacement durable (covoiturage, autopartage, mutualisation du stationnement…).

- **Enjeux de renouvellement et de sobriété énergétique**

La définition d'une stratégie énergétique territoriale, la promotion des approches bioclimatiques et de solutions économes et performantes, et ce, à divers niveaux (agglomération, opérations d'aménagement, constructions) ;

Le renouvellement énergétique urbain en incitant à la réhabilitation performante des logements sociaux et privés, ainsi que des bâtiments publics.

- **Enjeux de la nature en ville et adaptation**

La place de l'eau dans l'urbanisme, dans l'aménagement et dans la construction, en renforçant l'emprise de la trame verte et bleue, en valorisant les milieux humides, en gérant de façon innovante les eaux pluviales, l'approvisionnement en eau potable et l'assainissement ;

L'émergence de la notion de « confort d'été » grâce à la conception d'espaces publics et de bâtiments selon une approche bioclimatique intégrant la présence du végétal et de l'eau comme éléments actifs du confort ;

Le développement de la biodiversité urbaine en intégrant et favorisant diverses actions (valorisation des habitats existants, gestion écologique adaptée, maintien ou essor d'une agriculture urbaine écologique…).

« Enjeux de la nature en ville : la place de l'eau dans l'urbanisme, dans l'aménagement et dans la construction »



Jets d'eau ludiques et rafraîchissants au cœur de la place minérale de la Légion d'Honneur

- **Enjeux de gouvernance urbaine**

Le développement renforcé des bonnes pratiques au service du développement durable : formalisation des engagements, systématisation de démarches environnementales, bilan des expérimentions innovantes… ;

La promotion de la co-construction de la ville durable et le partenariat avec l'ensemble des acteurs concernés ;

Le suivi et l'évaluation de l'ensemble des politiques publiques, projets d'aménagement, documents de planification, des stratégies de développement urbain…, en vue d'impulser une amélioration continue dans les démarches de développement durable.

« Enjeux de gouvernance urbaine : la promotion de la co-construction de la ville durable et le partenariat avec l'ensemble des acteurs concernés »

Deux objectifs sont particulièrement retenus :

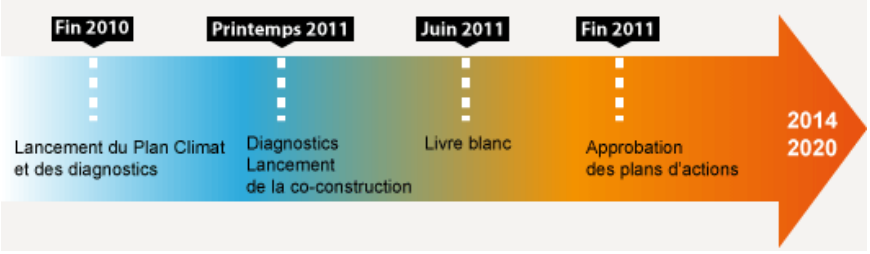
L'atténuation : réduire, en fixant des objectifs chiffrés, les émissions de gaz à effet de serre du territoire.

L'adaptation : bien que le réchauffement climatique semble inéluctable, la hausse attendue pourra être plus ou moins élevée selon l'efficacité des actions engagées. Le Plan Climat vise ainsi à mettre en place des mesures permettant de réduire la vulnérabilité de notre territoire face à ces dérèglements inévitables du climat.

Trois niveaux d'intervention sont envisagés :

- L'administration à son niveau, par l'exemplarité des activités de ses services,
- Les compétences mises en œuvre par la collectivité sur son territoire,
- Les actions mises en œuvre par les acteurs du territoire.

Quatre étapes enfin balisent la démarche de construction de ce Plan Climat Energie Territorial. L'étape de co-construction (seconde étape) a permis notamment une forte concertation à partir d'ateliers réunissant 1200 participants, et conduisant à l'écriture d'un Livre Blanc.





Allée de Mûriers majestueux aux abords du Parc de la Grande Plaine, élément fort de biodiversité en ville

Sans avoir attendu la mise en place de leur Agenda 21 et l'instauration de leur Plan Climat Energie Territorial, Toulouse métropole et la ville de Toulouse se sont déjà engagés dans **une démarche globale de développement durable de leur territoire** :

« Le Grand Toulouse et la ville de Toulouse se sont engagés dans une démarche globale de développement durable de leur territoire »

Dans leurs domaines de compétences :

- La mise en place d'une politique de déplacements favorisant les transports en commun et les modes doux ;
- La mise en place de la Fabrique Urbaine ;
- Le déploiement du Programme Local de l'Habitat (PLH) ;
- L'amélioration des performances énergétiques du parc locatif social (un budget de 30 millions d'euros sur 6 ans lui est alloué) ;
- La participation à la construction de logements sociaux BBC (bâtiments basse consommation) ;
- La réalisation d'écoquartiers pilotes ;
- La participation à l'Espace Info Energie (conseil aux habitants) ;
- L'évaluation de l'empreinte carbone dans le choix de la filière boues de l'usine d'épuration de l'Aussonnelle.



Favoriser les transports en commun et les modes doux

Mais aussi en mobilisant leurs agents en interne :

- Commande publique responsable,
- Audit énergétique mené sur les bâtiments de Toulouse métropole,
- Entretien des espaces verts et bases de loisirs respectueux de l'environnement,
- Démarche de performance énergétique des bâtiments, de réduction des pollutions, d'amélioration de l'accessibilité,
- Soutien de l'offre d'auto-partage et création d'un parc de véhicules utilitaires électriques,
- Formation des agents aux principes du développement durable,
- Mise en place du tri et de la collecte sélective dans les locaux par une entreprise d'insertion.



« Mise en place d'une politique de déplacements favorisant les transports en commun et les modes doux »

Avant la finalisation du Plan Climat Energie Territorial, prévue fin 2011, les collectivités ont néanmoins souhaité dès la mi année formaliser leur engagement dans une démarche de développement durable du territoire, en publiant un Plan d'Actions Immédiat regroupant les actions menées dès 2011.

Ce Plan d'Actions Immédiat (PAI) est structuré en 3 axes :

- **Axe 1 : Réduire nos émissions de gaz à effet de serre**:
  - diminution des consommations énergétiques, des émissions, pour atteindre les objectifs européens et nationaux et atténuer l'ampleur du réchauffement global.
- **Axe 2 : Adapter le territoire aux changements climatiques à venir:**



Un entretien et une gestion durable des espaces verts

« Charte forestière du territoire de Bouconne »



Site forestier de la forêt de Bouconne

« Mise en place d'une charte "éco quartier pour une métropole durable" »



Panneau de sensibilisation du public sur l'entretien et la préservation des divers espaces du Parc de la Grande Plain

« Communication sur la "Biodiversité à Toulouse" »

- les impacts et les mesures à prendre dépendent énormément de la zone considérée, mais il faut se préparer à une augmentation en amplitude et en fréquence des événements extrêmes (canicules, sécheresses, inondations).

- **Axe 3 : Gouvernance et animation du territoire par**:
  - Des action comportementales : comme le fait pour chacun d'entre nous de réduire la température ambiante de nos logements, d'acheter des produits de saison, ou encore d'utiliser les transports en commun plutôt que sa voiture),
  - Des actions organisationnelles : instaurer de nouveaux processus et instances de décision, pour permettre à l'ensemble des acteurs concernés de concevoir, choisir, dimensionner, financer, mettre en œuvre et évaluer, de manière concertée et cohérente, l'ensemble des actions à réaliser pour atteindre les objectifs fixés.

Il identifie 30 actions à mener, dont 12 actions phares à l'échelle communautaire de Toulouse métropole :

- Création d'une Autorité Organisatrice de l'Energie, de l'Eau et de l'Assainissement
- Contrats d'engagements 2011 avec le groupement départemental inter bailleurs sociaux
- Développement des transports en commun
- Plan Vélo
- Mise en place d'une charte "éco quartier pour une métropole durable"
- Réalisation de quartiers durables : Andromède, Vidailhan, Les Izards, La Cartoucherie, Montaudran Aerospace…
- Création d'une ressourcerie
- Valorisation du patrimoine agricole périurbain
- Parc Naturel Urbain de Pin Balma
- Grand Projet Axe Garonne
- Charte forestière du territoire de Bouconne
- Démarche Administration Exemplaire

Il cerne également les actions spécifiquement portées par la Ville de Toulouse :

- Amélioration de la performance énergétique des bâtiments publics (construction / rénovation)
- Augmentation de la production d'hydroélectricité
- Positionnement de Toulouse au niveau international et intégration de réseaux Européens
- Optimisation des livraisons de marchandises en ville
- Optimisation des transports collectifs motorisés extrascolaires
- Plan de stationnement de la Ville de Toulouse
- Signature d'une charte de lutte contre la pollution lumineuse
- Mise en place d'une instance de concertation préalable à l'instruction des permis de construire. Réunion d'Examen et de Concertation des Avant-Projets (RECAP)
- Collecte des cartons des commerçants dans le centre-ville de Toulouse
- Développement des jardins partagés et familiaux toulousains
- Eco-gestion des espaces verts
- Réalisation d'un programme de plantation de haies champêtres
- Réalisation de boisements

- Gestion durable des terrains de sport
- Révision du PLU de la Ville de Toulouse
- Organisation d'évènements autour du Développement Durable depuis 2009
- Sensibilisation et mobilisation dans les quartiers de la politique de la Ville
- Réalisation d'un guide de l'éco-commerce
- Education à l'environnement et au développement durable
- Communication sur la «Biodiversité à Toulouse »

« Education à l'environnement et au développement durable »



Ecogestion à l'échangeur de la Cépière

Elaboration d'une politique énergétique communautaire

Dans le contexte actuel de raréfaction des énergies fossiles émettrices en gaz à effet de serre et d'augmentation du prix des énergies gaz, fioul et électrique (avec l'ouverture du marché à la concurrence, notamment par la loi NONE), l'élaboration d'une politique énergétique communautaire est un enjeu primordial. En effet, le développement des énergies renouvelables, à faible éminssions de gaz à effet de serre, l'approche multi énergies, la connaissance et la mise en cohérence des différentes énergies (zones de productions, de distributions…) doivent permettre d'améliorer la qualité de l'air mais surtout de lutter contre une précarité énergétique grandissante. La transversalité de la thématique énergie en fait une thématique importante du PCET qui permet d'agir en cohérence sur des thèmes tels que l'urbanisme et le transport, les bâtiments, la production, les transports doux ou la mixité urbaine.

Toulouse métropole devra soutenir et développer les équipements de productions d'électricité d'origine renouvelable, avec notamment sur son territoire, la régie municipale d'électricité de Toulouse (RMET) du Ramier, dont la production hydro-électrique va augmenter avec la mise en place en amont de Garonne de l'équipement hydro-électrique de la Cavalcade pour 2012/2013.



L'usine hydroélectrique du Ramier

Atouts / Opportunité	Contraintes / Faiblesses
• Lancement conjoint (Communauté Urbaine Toulouse métropole et Ville de Toulouse) fin 2010 de l'élaboration du Plan Climat Energie Territorial (PCET) et du futur Agenda 21 • Large palette d'enjeux du Plan Climat: qualité et intensité urbaine, mobilités durables, nature en ville, gouvernance urbaine • Deux grands objectifs du Plan Climat: • l'atténuation : réduction des émissions de gaz à effet de serre du territoire • l'adaptation: mise en place des mesures permettant de réduire la vulnérabilité du territoire face aux dérèglements du climat • Identification d'actions à mener à l'échelle communautaire de Toulouse métropole, et d'actions spécifiquement portées par la Ville de Toulouse	
Besoins répertoriés / Enjeux	
• Élaboration d'une politique énergétique communautaire en vue d'améliorer la qualité de l'air et de lutter contre une précarité énergétique grandissante • Soutien et développement des équipements de productions d'électricité d'origine renouvelable	

Le projet de Plan Climat Energie Territorial lancé en début d'année 2011 s'articule autour de plusieurs grands enjeux tels que la place de l'eau dans le tissu urbain, le développement des déplacements doux, l'amélioration des bonnes pratiques en faveur du développement durable… De là découlent deux objectifs d'importance (réduire les émissions de gaz à effet de serre et adapter le territoire aux dérèglements climatiques) qui entraînent la mise en place d'une large palette d'actions touchant tous les acteurs du territoire (plan vélo, développement des transports en commun, révision du PLU de la ville de Toulouse, écogestion des espaces verts…).

La finalité de ce plan, qui prend également en compte la question « énergie », est ainsi d'anticiper les changements climatiques inévitables et de s'adapter le plus favorablement possible à leurs conséquences sur le cadre de vie des citoyens.

Sources :

- *- Démarche Agenda 21 et Plan Climat Energie Territorial - Diagnostic de Développement Durable Territorial – Document de travail – Juin 2011 - Communauté Urbaine Toulouse métropole, Mairie de Toulouse*
- *- Plan Climat On s'y met tous ! Plan Climat Energie Territorial – Plan d'actions immédiat – Avril 2011- Communauté Urbaine Toulouse métropole, Mairie de Toulouse*
- *- Services de la Communauté Urbaine Toulouse métropole et de la Mairie de Toulouse*
- *- Direction générale des services techniques et Direction des Jardins et Espaces Verts – Mairie de Toulouse*
- *- Ressources photos : Services de la Communauté Urbaine Toulouse métropole et de la Mairie de Toulouse*

5/ Sommes-nous de bons gestionnaires ? … et pour les générations futures ?

C/ La planification territoriale

La grande agglomération toulousaine doit relever 3 défis majeurs :

- Maîtriser l'urbanisation et valoriser le capital naturel et agricole
- Polariser le développement autour de centralités hiérarchisées
- Relier les bassins de vie autour d'un cœur d'agglomération maillé

Le Schéma de Cohérence Territoriale de la Grande Agglomération Toulousaine

Sur un périmètre groupant 117 communes, le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine permet de coordonner, dans une logique de développement durable, les différentes politiques publiques en matière d'urbanisme, d'habitat, de transport ou encore d'environnement.

Ce document fixe des objectifs, donne de grandes orientations d'aménagement, et constitue ainsi un cadre de référence à l'horizon 2030.

Le projet de SCoT arrêté le 9 juillet 2010 a fait l'objet d'une réflexion élargie depuis 2003. Les éléments de diagnostic et d'orientations visent à permettre l'accueil de300 000 nouveaux habitants (horizon 2030), tout en préservant la qualité de vie du territoire.

Le SCoT a pour objectif le «développement durable» du territoire : il doit donc répondre au défi social, économique et environnemental.

Le SCoT est un document d'urbanisme :

- Il guide le développement et l'aménagement de la grande agglomération toulousaine à l'horizon 2030.
- Il veille à l'équilibre entre les espaces urbanisés et les espaces naturels ou agricoles.
- Il met en cohérence les différentes politiques publiques sectorielles : habitat (PLH), urbanisme (PLU), transport (PDU)…,

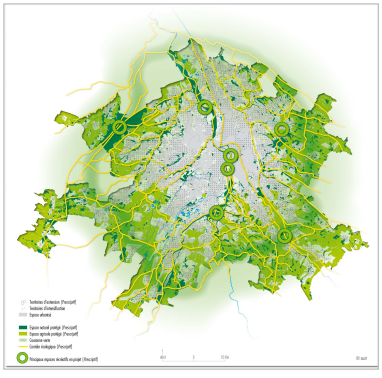
« Le SCoT a pour objectif le «développement durable» du territoire : il doit donc répondre au défi social, économique et environnemental »

- **Maîtriser**

Face à cette pression urbaine, il s'agit d'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.

Le projet de Couronne verte inscrit dans le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine vise à la construction collective et cohérente d'un dispositif de gestion intégrée des espaces agricoles, naturels et forestiers.

En milieu urbain, les liaisons vertes et bleues s'appuient plus spécifiquement sur les espaces verts récréatifs existants et projetés (parc urbain, jardin public, square, mail planté, promenades, berges aménagées, etc.). L'Axe Garonne apparaît comme l'atout majeur du territoire.



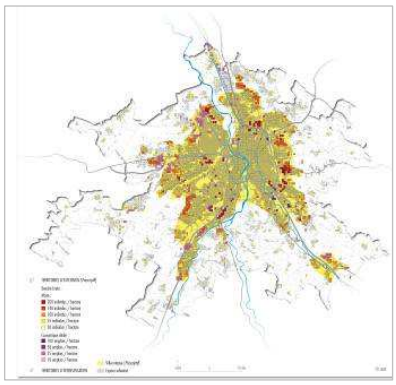
Cohérence environnementale
(Projet de SCoT arrêté le 9 juillet 2010)

- **Polariser**

Le SCoT repose sur le principe que tous les territoires bâtis sont par essence des lieux d'accueil de la population et de l'emploi par densification ou renouvellement.

Les territoires identifiés comme prioritaires sont situés aux abords des axes de TCSP (existants et futurs) et des secteurs privilégiés de l'action publique actuelle et future (GPV, etc.).

Les territoires d'intensification sont principalement situés dans le cœur d'agglomération. 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, dans la Ville intense, les tissus anciens du périmètre d'étude sont engagés dans une dynamique d'intensification qui accompagnera les futurs TCSP dans une cohérence urbanisme/ transport.



Cohérence urbaine
(Projet de SCoT arrêté le 9 juillet 2010)

Les principaux territoires concernés sont :

En densification :

- les faubourgs toulousains;
- les centres-villes, les centres-bourg, les noyaux villageois ;
- les secteurs desservis à terme par un TCSP ;

En renouvellement :

- les territoires économiques historiques (RD 820, RD 120…) ;

Au-delà de ces territoires d'intensification urbaine, les territoires d'extension urbaine s'inscrivent sur l'espace naturel et agricole préservé, sur les zones d'urbanisation future des PLU (zones AU), sur les zones U non bâties ni équipées, et les opérations d'aménagement en cours (ZAC…)

Le SCoT a pour projet de construire principalement les nouveaux logements dans la Ville intense par une cohérence urbanisme transport autour des nouveau TCSP.

Enfin le SCoT vise à 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.

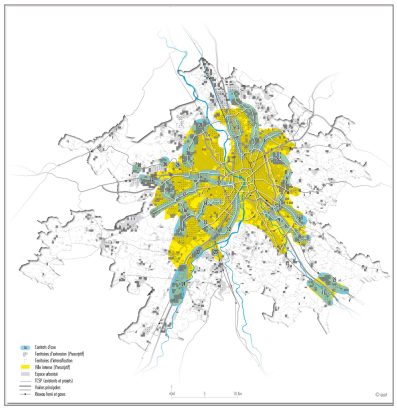
« Le SCoT a pour projet de construire principalement les nouveaux logements dans la Ville intense par une cohérence urbanisme transport autour des nouveau TCSP »

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.

- **Relier**

Le SCoT vise à renforcer l'organisation des transports et l'intermodalité au sein de bassins de mobilité qui traduisent une relative autonomie des territoires, limitant ainsi les distances de déplacement au sein de ces quadrants. Ces derniers s'étendent des faubourgs toulousains aux territoires périurbains proches. Leur accroche sur le cœur d'agglomération se réalise notamment sur les portes métropolitaines, lieux d'intermodalité. Au sein des quadrants, la desserte en transports collectifs doit permettre de relier le périurbain proche aux centres urbains et aux secteurs attractifs du cœur d'agglomération.

Le réseau de transports collectifs performant (TCSP, réseau ferré) doit structurer le territoire de la Ville intense : les axes TCSP s'inscrivent dans les axes de développement urbain et permettent de relier ces territoires d'intensification urbaine au cœur d'agglomération en passant par les portes métropolitaines.



Cohérence urbanisme-transport
(Projet de SCoT arrêté le 9 juillet 2010)

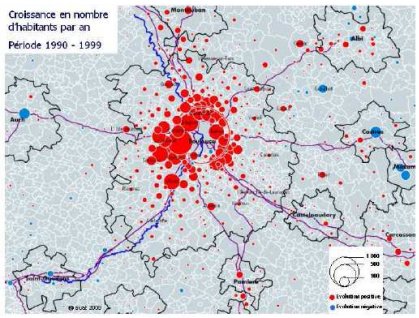
Celles-ci sont des lieux d'interconnexion qui donnent accès au cœur d'agglomération tout en permettant des déplacements en TC au sein des quadrants.

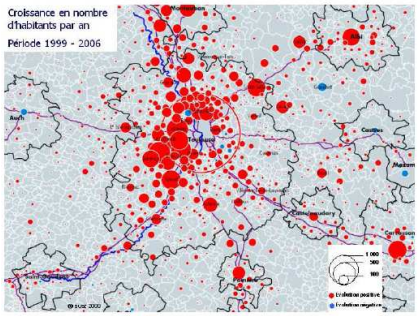
Au-delà du territoire de la Ville intense, les transports collectifs sont structurés en rabattement sur le réseau ferré, ou le réseau de TCSP, avec des modes adaptés à l'intensité urbaine modérée ou faible de ces territoires (bus, TAD).

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.

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) 2010/2015 : du diagnostic au Programme d'actions territorialisées

Chaque année, le territoire de Toulouse métropole accueille 15 000 nouveaux habitants. Une forte attractivité qui engendre un important décalage entre un marché immobilier extrêmement tendu et les ressources des ménages. Crise du logement, déséquilibre de territoires devenus trop spécialisés : l'accès au logement devient de plus en plus difficile pour de très nombreux ménages et notamment pour les plus défavorisés d'entre eux. Le précédent PLH était orienté vers une production quantitative de logements sociaux, mais sans véritable politique foncière associée. Dans un contexte de construction privée dynamique, il a été





difficile de rattraper le manque de logements sociaux, au sens de la loi SRU. Au 1er janvier 2001, le taux de logements sociaux SRU sur l'ensemble de la Communauté urbaine était de 16,4%, soit 45 853 logements sociaux (dont 35 275 à Toulouse). Au 1er janvier 2010, le taux était de 17,65%, soit 56 810 (dont 42 281 à Toulouse pour un taux de 18,77%)

Le Programme Local de l'Habitat 2010-2015 va permettre à Toulouse métropole de mettre en place sa politique de logement, avec des objectifs ambitieux : répondre aux besoins de tous, actuels et futurs habitants, en favorisant un développement concerté, cohérent et diversifié de l'habitat sur l'ensemble des communes. L'objectif est de produire une politique cohérente répondant quantitativement et qualitativement aux besoins en logements, en assurant une offre de logement équilibrée et diversifiée entre les communes et entre les quartiers d'un même secteur ; le PLH doit définir les solutions adaptées à chaque partie du territoire, avec un objectif transversal de mixité sociale, pour favoriser une répartition équilibrée des logements sociaux sur tout le territoire de Toulouse métropole.

Les développements urbains retenus dans le PLH s'inscrivent en continuité des choix de développement durable ; on ne construit pas n'importe où, l'accueil de nouveaux logements se fera prioritairement sur les espaces bien desservis en transports en commun, en équipements, en services. Sur les 6 000 logements prévus annuellement (dont 3 000 pour Toulouse), 50% devront être des logements sociaux (PLUS, PLAI, PLS et accession sociale). Les ¾ des communes sont également invitées à rattraper leur retard sur la loi SRU.

Le Plan de déplacements urbains

Présentation résumée des objectifs et du projet de PDU révisé

Le Plan de Déplacement Urbain est élaboré par le SMTC (Syndicat mixte des transports en commun) de l'agglomération toulousaine, sur un périmètre de 118 communes, incluant les communes desservies par les transports urbains et le périmètre du SMEAT.

Le Plan de Déplacement Urbain a été approuvé par arrêté préfectoral du 12 juin 2001 et mis en révision. Le projet de révision a été arrêté par le SMTC le 24 janvier 2011.

Ce projet de PDU révisé définit la politique de déplacements de l'Agglomération Toulousaine en déterminant les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains.

Il vise à assurer un équilibre en matière de mobilité et de facilité d'accès d'une part et la protection de l'environnement et de santé d'autre part.

Il a pour mission de développer toutes les alternatives à l'automobile. Il doit définir un usage coordonné de tous les modes de déplacement, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que par la promotion des modes de déplacement les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. La maîtrise de l'usage de la voiture dans l'agglomération toulousaine contribuera ainsi à l'amélioration de la qualité de l'air et à la réduction des nuisances sonores.

La meilleure articulation entre urbanisme et transports, mise en avant dans le projet de PDU révisé, est un élément essentiel. Elle permet une meilleure efficacité dans l'organisation des déplacements et des aménagements de voirie en luttant contre l'étalement urbain et en favorisant la mise en place de transports alternatifs à la voiture efficaces.

La mise en œuvre du PDU sur le territoire de la Grande Agglomération Toulousaine doit permettre une réelle prise en compte des enjeux environnementaux, notamment à travers la réponse aux objectifs généraux suivants :

- La maîtrise des déplacements mécanisés par une cohérence Urbanisme/Transport,
- La maîtrise du trafic automobile,
- Le développement de l'usage des transports collectifs, dans une logique d'intermodalité,
- Le développement des moyens de déplacements économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied,

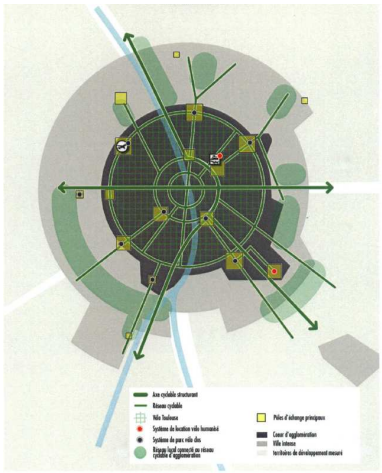


Schéma d'organisation multimodale des déplacements : volet réseau cyclable



Station VélôToulouse le long des boulevards, favorisant les déplacements doux en milieu urbain

- L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport,
- La mise en place d'une politique globale de stationnement comme levier d'un report modal de la voiture vers les transports en commun notamment,
- La sécurité des déplacements,
- Le soutien au développement de l'autopartage et du covoiturage,
- L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à élaborer des PDE,
- La prise en compte de la logistique urbaine,
- L'évolution des tarifications intermodales et combinées,
- et des aménagements d'espaces publics.

Le projet de PDU révisé décline de façon thématique ces orientations en neuf axes d'intervention, qui articulent 43 actions opérationnelles à mener, classées dans 9 thématiques :

- Limiter les nuisances et pollutions, améliorer la sécurité et le cadre de vie.
- Mieux articuler transports et urbanisme.
- Répondre aux enjeux de desserte en transports en commun des territoires.
- Accompagner les usagers des transports en commun dans leurs déplacements.
- Favoriser la pratique de la marche et l'usage du vélo.
- Maîtriser l'usage de la voiture.
- Prendre en compte la logistique urbaine.
- Répondre aux enjeux des déplacements liés au travail.
- Développer l'intermodalité.

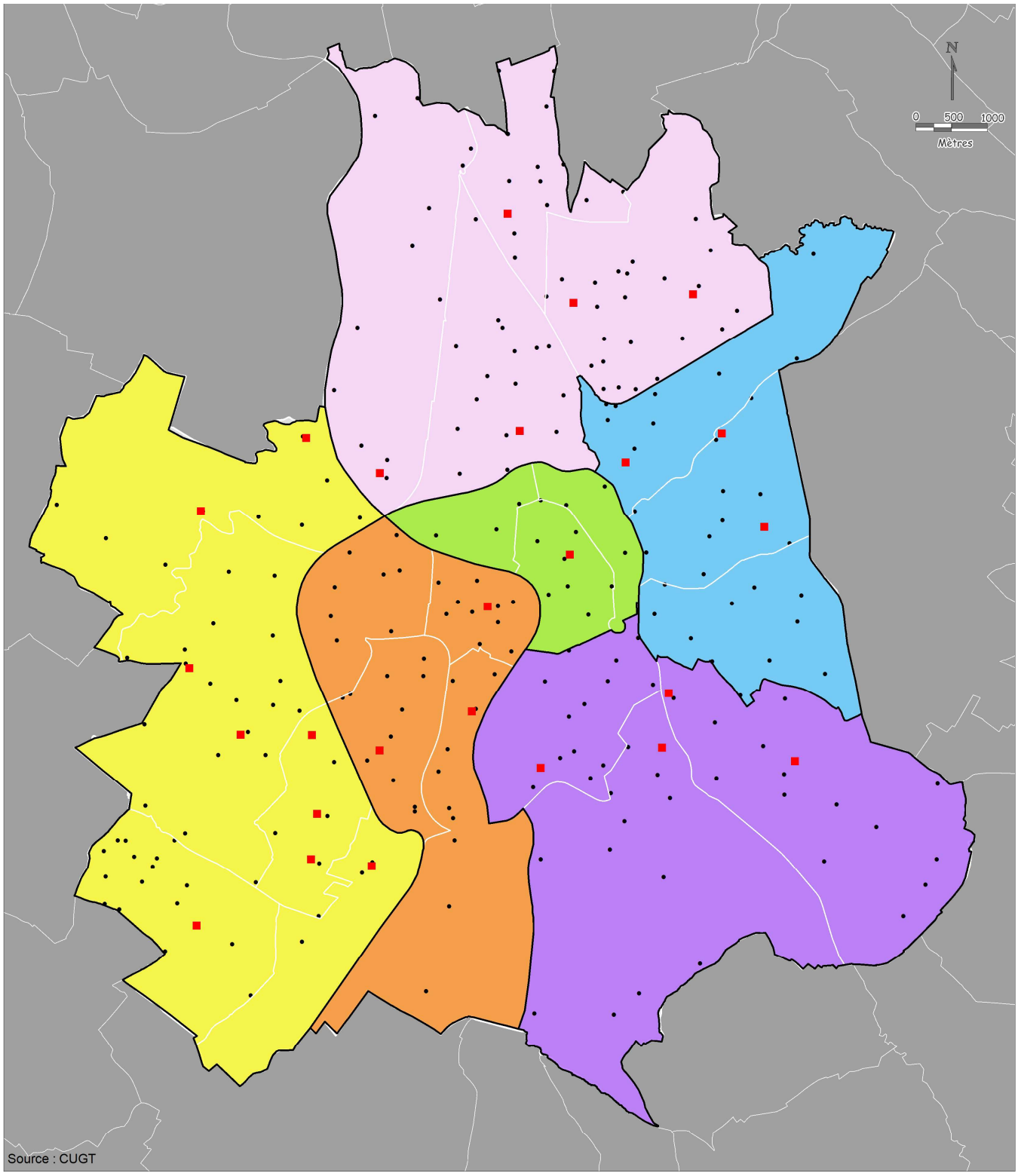
La grande agglomération toulousaine s'est lancée plusieurs défis majeurs qu'elle est en mesure de relever grâce, notamment, à trois outils d'aménagement et de planification que sont le SCOT, le PLH et le PDU.

La cohérence qu'impose le SCOT entre les différentes politiques publiques sectorielles dont font partie le PLH et le PDU permet d'appréhender le territoire dans son ensemble sous des approches complémentaires. Ainsi, chacun de ces outils offre, selon ses spécificités, des pistes de réflexions et des actions répondant aux grands enjeux de développement durable actuels ; l'un des objectifs, à terme, étant de façonner un territoire cohérent et agréable à vivre à plus vaste échelle.

Sources :

- *ScOT de la Grande Agglomération toulousaine – Juillet 2010 - SMEAT*
- *PLH de Toulouse métropole / Diagnostic et enjeux – Novembre 2009 - AUAT*
- *PDU de la Grande Agglomération toulousaine – Projet de révision arrêté le 24 Janvier 2011 - Tisseo*

La démocratie de proximité



Secteurs de Toulouse

- Secteur 1 : Toulouse centre
- Secteur 2 : Rive gauche
- Secteur 3 : Toulouse nord
- Secteur 4 : Toulouse est
- Secteur 5 : Toulouse sud-est
- Secteur 6 : Toulouse ouest

Eléments de proximité

- Mairies et annexes
- Panonceaux de concertation

Autres éléments

- Commune de Toulouse
- Communes hors Toulouse

6/ L'écoute et la participation des habitants, la citoyenneté sont-elles au cœur de nos pratiques ?

A/ La démocratie locale

Au-delà du tissu associatif très animé de Toulouse, la collectivité locale est attentive à redonner la parole à tous les toulousains, y compris ceux qui ont habituellement du mal à faire entendre leur voix. Les rencontres de la démocratie locale ont permis de définir un cadre, une méthode et des instances afin de créer un véritable dialogue entre élus et citoyen. Au sein de ces différentes instances, les citoyens s'impliquent dans le débat public et l'équipe municipale s'est engagée à être attentive à leurs propositions, à arbitrer des décisions qui ont été élaborées et fédérées autours de projets d'intérêt commun.

La démocratie de proximité

La loi du 27/02/2002 relative à la démocratie de proximité stipule que les communes de plus de 80 000habitants doivent se doter d'instances consultatives permettant aux habitants de participer à la vie locale. Au terme des rencontre de la démocratie locale et d'une consultation des habitants et des partenaires associatifs, qui s'est déroulé durant les mois d'octobre et de novembre 2008, un nouveau dispositif démocratique a été adopté par le conseil municipal du 19/12/2008.

La démocratie de proximité, réorganisée autour de 6 grands secteurs, permet désormais de concilier des réflexions structurantes à l'échelle de la ville ou de ses grands secteurs (transports, urbanisme…) et la prise en compte de besoins spécifiques grâce à la mise en place de 22 commissions de quartiers au plus proche des citoyens. Que ce soit sous la forme des conseils de secteurs ou de concertations thématiques organisées par secteur mais ouvertes à tous (PLU, Fabrique urbaine…) la réflexion à l'échelle des secteurs a montré l'importance pour les Toulousains de prendre en compte la nouvelle dimension de leur ville, et désormais de leur communauté urbaine.

Les réunions des commissions de quartiers, ouvertes à tous, ont été de leur côté progressivement nourries par les propositions des bureaux de ces commissions mais aussi par les nombreux groupes de travail qui se sont mis en place dans des domaines aussi variés que les projets d'urbanisme, l'aménagement de jardins, le suivi d'équipements publics, la sécurité ou l'organisation de fêtes de quartier. De nombreuses initiatives ont vu le jour en matière de concertation. Cette expérience acquise prendra en compte les facteurs-clés de succès identifiés sur le terrain de la concertation mais aussi les difficultés rencontrées dans certains cas pour privilégier dans l'avenir un processus permanent d'adaptation et d'amélioration.

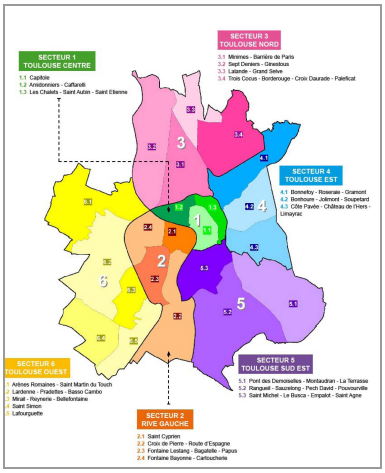
- **La Commission de quartier**, qui se réunie au moins deux fois par an, travaille en amont des conseils de secteur, elle installe une concertation de proximité et permet de débattre des orientations prises par l'équipe municipale :
  - ouverte à tous les habitants et aux associations du quartier ou sur simple inscription
  - un bureau (10 à 12 personnes) organise le travail et est composé :
    de 2 élus référents désignés par le Maire,
    10 à 12 représentants d'associations proposés par le Maire sur la base d'une liste d'associations volontaires dont :
    Des représentants d'association de quartier (comités de quartier…),
    - Des représentants d'associations représentatives du domaine du logement (Des associations de défense des locataires, des associations de copropriétaires

Les membres des bureaux, en relation avec les élus référents du quartier, propose l'ordre du jour et animer la commission. Suite aux commissions de quartier des groupes de travail ont été mis en place sur des sujets particuliers après accord des élus référents du quartier.

« Mise en place d'un nouveau découpage : 6 secteurs et 22 quartiers (contre 17 précédemment). »



Source : Démocratie Locale



« depuis 2009, plus de 500 personnes ont participés aux débats »



Source : Démocratie Locale



Source : Démocratie Locale – bilan 2010

« près de 350 réunions de concertation réunissent les toulousains chaque année »



Source : Démocratie Locale

- **Le Conseil de secteur**, qui se réuni 2 fois par an et qui est ouvert au public, décline la politique municipale, dresse un bilan des actions et définit des axes prospectifs pour chaque secteur.
  - 80 à 90 membres par conseil, répartis en 4 collèges :
    habitants (désignés par tirage au sort),
    associations,
    monde économique et de l'enseignement supérieur,
    élus du territoire : élus de quartier, élus de l'opposition, députés, conseillers généraux

Désireuse d'organiser la réflexion à l'échelle de la ville, voire de la Communauté Urbaine, la Municipalité s'est appuyée sur l'organisation de la démocratie locale pour proposer des réflexions à l'échelle de la ville. C'est ainsi que des débats ont été organisés en 2009 sur la culture et les transports, en 2010 sur le PDU, la sécurité et la fabrique urbaine, en 2011 sur le plan climat, le PLU et le SCOT... Pour chaque concertation ce sont plus de 500 personnes qui ont participé à ces réunions montrant ainsi l'envie de tous, associations de quartiers et citoyens, de participer non seulement au débat de proximité mais à la réflexion plus globale sur l'avenir des aménagements à l'échelle de la cité. Concernant ce dernier point la présentation des grands axes de réflexion proposés a été l'occasion de débats très riches qui sont venus nourrir la réflexion sur le projet urbain de Toulouse.

	Associations	Individuels	Total	Nb réunion en 2009	Nb réunion en 2010	Nb réunion en 2011
Secteur 1 : centre	313	406	719	30	48	
Secteur 2 : rive gauche	217	602	819	75	84	
Secteur 3 : Nord	261	411	672	40	55	
Secteur 4 : Est	286	271	557	30	36	
Secteur 5 : Sud-Est	347	411	758	50	59	
Secteur 6 : Ouest	312	480	672	70	67	
TOTAL			**3 784**	**295**	**349**	

Les instances thématiques

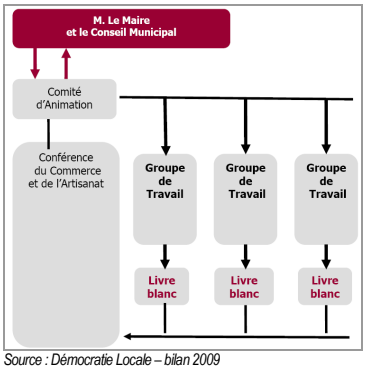
Les conseils thématiques quant à eux ont prouvé que, quels que soient leur origine, leur âge, leur place dans la ville les Toulousains avaient des idées et des propositions pour transformer celle-ci et pour améliorer encore les projets proposés par la municipalité. L'implication forte des élus en charge des délégations concernées dans les différents conseils a été relayée par une véritable mobilisation des associations et des habitants autour de ces nouveaux conseils. Dans des approches et des organisations très différentes, adaptées à chaque contexte, chaque conseil a contribué à faire mûrir des propositions qui ont été par la suite discutées dans le cadre de la mise en oeuvre de la politique municipale. Les résultats des travaux présentés dans ce rapport sont extraordinairement riches d'enseignements que les élus concernés, mais plus généralement l'équipe municipale, ont eu à coeur de transformer en réalisations pour améliorer le quotidien des Toulousains. Sans mettre en avant un conseil plutôt que l'autre, une mesure plutôt que l'autre, on pourrait citer le travail fait sur l'occupation du domaine public par la conférence du commerce et de l'artisanat, les propositions concernant les transports (tarifs pour les jeunes) ou le logement par le conseil de la vie étudiante, les travaux du cotre sur la situation des personnes âgées migrantes, les travaux du conseil des seniors visant à permettre un meilleur accès de tous les seniors aux loisirs et à la culture.

- La Conférence du Commerce et de l'Artisanat a été mise en place par Délibération du Conseil Municipal le 19 décembre 2008. Les objectifs et les missions de la Conférence sont :
  - de développer une démarche partenariale soutenue,
  - de permettre l'expression, l'écoute et les propositions des acteurs du commerce et de l'artisanat,
  - de répondre aux attentes des commerçants et des artisans de Toulouse en matière de concertation,

- d'associer les acteurs du commerce et de l'artisanat à la réflexion sur les projets menés par la Ville de Toulouse, ayant un impact sur leurs activités,
- d'apporter une contribution en proposant des thématiques à aborder en priorité en faveur du commerce et de l'artisanat

En fonction des thématiques jugées prioritaires par la Conférence du Commerce et de l'Artisanat, le Comité d'Animation a mis en place des groupes de travail spécifiques. Chaque groupe de travail, piloté par un membre de la Conférence du Commerce et de l'Artisanat désigné par le Maire ou son représentant, est chargé de proposer des scénarios, des actions et moyens à mettre en oeuvre. Ces groupes de travail, limités dans le temps, publieront des livres blancs, synthèses de leurs réflexions et propositions. Les conclusions des livres blancs seront présentées en séance plénière par les pilotes de chaque groupe de travail.

Fonctionnement de la conférence du Commerce et de l'Artisanat



Source : Démocratie Locale – bilan 2009

- Le **Conseil toulousain des résidents étrangers** (Cotre) a été mis en place par délibération du Conseil municipal du 19 décembre 2008. C'est une instance consultative qui a pour objectif de prendre en compte la parole des étrangers non communautaires, afin de faire émerger des propositions autour de la lutte contre les discriminations, la diversité culturelle, l'action sociale, l'amélioration de la qualité de la vie, l'accès à l'emploi et les activités économiques, la mémoire et l'histoire de l'immigration. C'est un lieu de concertation et de propositions.

Elle reflète l'importance démographique des communautés (27 nationalités sur l'ensemble des continents sont représentées au sein du Cotre) et la parité hommes/femmes. Le Cotre est composé de 50 membres issus de 4 collèges : résidents étrangers, associatIons, élus et personnalités qualifiées (30 personnes individuelles, 10 représentants associatifs, 5 élus, 5 personnes qualifiées).

Le Cotre est constitué de 6 commissions organisées autour de thématiques différentes. Les commissions proposent un programme d'action qui correspond aux projets que les membres souhaitent voir réaliser par la municipalité pour les années à venir. Ces projets doivent être en lien avec la problématique des résidents étrangers dans la ville.

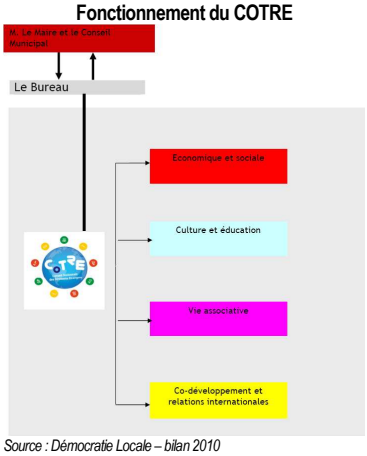
Nous distinguons 4 commissions générales :

- la commission culture et éducation résulte de la fusion des commissions diversité culturelle/ qualité de vie
- la commission économique et sociale résulte de la fusion des commissions accès au droit/ activités économiques

Et de 2 commissions techniques :

- La commission vie associative
- La commission co-développement et relations internationales

Fonctionnement du COTRE

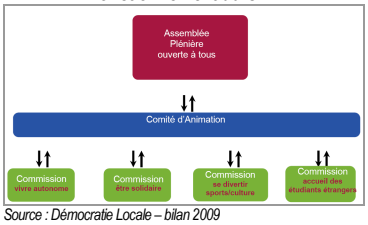


Source : Démocratie Locale – bilan 2010

- Le **Conseil de la Vie Etudiante** a été mis en place par Délibération du Conseil Municipal le 19 décembre 2008. Il a pour vocation d'instaurer un espace de vie et d'échanges entre les étudiants et la municipalité :

- Donner la parole aux étudiants pour évoquer les problèmes qui leur sont spécifiques ;
- Entendre leurs remarques et propositions concernant l'action municipale ;
- Les associer à la concertation ;
- Leur présenter les actions municipales mises en oeuvre et les concernant de près.

Fonctionnement du CVE



Source : Démocratie Locale – bilan 2009

Le PASSLOG, fruit des premiers travaux du CVE : la collectivité a prévu en 2009, un fond de 1 M€ pour le soutien aux étudiants ayant peu de ressources pour l'accès au logement. La ville a créé le PASS LOG dont l'objectif est d'assurer une avance pour le premier mois de loyer. Cette aide s'adresse aux étudiants boursiers du Crous de 18 ans à 25 ans et sous conditions, aux étudiants étrangers. Elle est plafonnée à 400 euros et peut concerner 2 500 étudiants. Elle est remboursable à raison de 10 € minimum par mois sans intérêts, à partir du 3ème mois suivant son attribution. Elle est versée directement à l'étudiant pour une durée de bail de 3 ans maximum.

Une convention a été rédigée et signée le 10 juillet 2009. Ces décisions ont été approuvées par une délibération du 26 juin 2009.



Source : Démocratie Locale – bilan 2010

Le Comité d'animation est composé :

- 3 vice-présidents étudiants des universités (UT1, UTM, UPS)
- 1 représentant d'université de Toulouse
- 7 élus au Conseil d'administration du CROUS de Toulouse
- 2 représentants de mutuelles étudiantes (LMDE et VITTAVI)
- 1 représentant désigné par chaque groupe de travail, issu des commissions thématiques

▪ **Le Conseil des Seniors** a été mise en place par Délibération du Conseil Municipal le 19 décembre 2008. Dispositif majeur de la Démocratie locale, il s'inscrit dans une volonté de développer la concertation et le dialogue entre l'équipe municipale et les Toulousains. Deux axes forts :

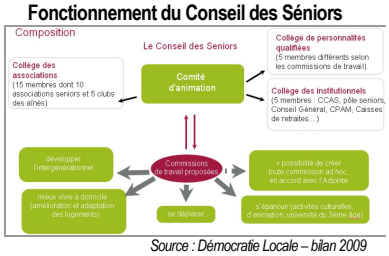
- Favoriser et développer l'implication citoyenne des personnes âgées,
- Renforcer le lien social en mettant l'accent sur le décloisonnement (entre quartiers, entre générations…).

Instance de participation et de veille, le Conseil, est attentif à formuler des propositions d'actions rapidement concrétisables.

Le Conseil des Seniors se compose :

- de Cinq commissions thématiques (Chaque commission comprend une trentaine de personnes)
- d'un comité d'animation — issu des commissions — qui comprend :
  - un collège d'associations (19 personnes)
  - un collège d'institutionnels (6 personnes)
  - un collège de personnalités qualifiées (7 personnes)

Fonctionnement du Conseil des Séniors

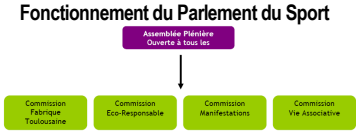


Source : Démocratie Locale – bilan 2009

▪ **Le Parlement du sport** a été mis en place par Délibération du Conseil Municipal le 19 décembre 2008. C'est un organisme consultatif qui aide la municipalité à prendre des décisions, à élaborer sa politique sportive. Il rassemble les associations sportives toulousaines, mais également les organismes institutionnels du sport, les fédérations sportives, scolaires, universitaires…

- Un lieu de rencontre pour la famille sportive toulousaine
- Un lieu d'échange, de partage d'expérience, de débat,
- Un lieu d'alerte, de proposition, d'élaboration collective des politiques publiques
- Un lieu d'expertise, d'entraide, de ressource…

Fonctionnement du Parlement du Sport



Source : Démocratie Locale – bilan 2010

▪ Le Parlement du Sport rassemble les dirigeants sportifs sur la base du volontariat. Cette formule souple a été définie avec les clubs afin de permettre la participation de toutes les associations, les clubs et les fédérations qui le souhaitent et afin de ne pas alourdir des emplois fortement sollicités par leurs structures sportives. Le parlement du Sport décide de la création de groupes de travail qui permettent de préparer les débats en séance plénière.

▪ Le Conseil Consultatif des Arts et de la Culture a été mise en place par Délibération du Conseil Municipal le 26 juin 2009. Cette instance consultative a pour objectif de suivre la mise en oeuvre du projet culturel, de participer à un débat citoyen sur la politique culturelle et de contribuer à la construction d'outils d'évaluation de cette politique. C'est un lieu de concertation et de proposition.



Source : Démocratie Locale – bilan 2010

Cette instance est répartie en 4 collèges :

- établissements culturels municipaux,
- artistes,
- opérateurs culturels
- sociétés civiles

ainsi que

- les élus et techniciens culture de la Ville
- deux observateurs extérieurs :
  - M. Lefebvre, pour l'Université Toulouse le Mirail

Le COUAC (Collectif Urgence d'Acteurs Culturels)

- **Le Conseil des jeunes** a été mise en place par Délibération du Conseil Municipal le 26 juin 2009. Cette instance consultative a pour objectif de donner la parole aux jeunes toulousain(e) s âgé(e)s de 15 à 25 ans. Porter un avis construit sur les dossiers municipaux en cours mais aussi de faire émerger et développer un ou des projets.

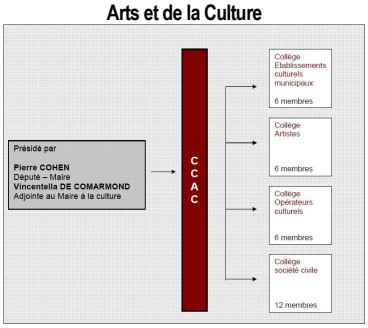
Cette instance est constituée d'une cellule opérationnelle de trois collèges :

- Un collège "jeunes" composé de 50 membres, volontaires ayant fait acte de candidature ;
- Un collège "associations" (créées sur initiative de jeunes dans les domaines humanitaire, culturel, sportif…) ;
- Un collège "partenaires" groupe d'experts en charge des problématiques "Jeunesse".

Ainsi que de cinq commissions de travail permanentes

- commission "vivre autonome"
- commission "formation/emploi"
- commission "lutte contre les discriminations"
- commission "culture, sports, loisirs"
- commission "international"

Fonctionnement du Conseil Consultatif des Arts et de la Culture



Source : Démocratie Locale – bilan 2010



Source : Démocratie Locale – bilan 2010

Depuis décembre 2008 et la mise en place de la nouvelle gouvernance de nombreuses instances de concertation ont été instaurées auxquelles les toulousains sont invités à participer. La ville souhaite inscrire son action dans un dialogue permanent avec les citoyens pour permettre l'ajustement continu des projets aux besoins nécessairement évolutifs.

Les différentes réunions (ateliers, conférences, commissions de quartier…) qui se sont tenues, ont permis de créer des débats et des contributions qui auront des impacts sur le PLU.

Sources :

- *Démocratie locale – bilan 2009*
- *Démocratie locale – bilan 2010*
- *www.toulouse.fr/vos-quartiers/democratie-locale*

6/ L'écoute et la participation des habitants, la citoyenneté sont-elles au cœur de nos pratiques ?

B/ La participation des citoyens à la vie locale

La participation des citoyens est essentielle et doit dépasser largement le strict cadre de l'élaboration du PLU.

De part son caractère transversal, le PLU se nourrit de l'ensemble des réflexions qui peuvent être menées sur la ville afin que l'ensemble des toulousains puisse proposer des améliorations dans la ville ainsi que dans la vie quotidienne

Une concertation bien au-delà du strict cadre administratif du PLU

La Loi SRU du 13/12/2001 a imposé de mettre en œuvre une concertation tout au long du projet. Au-delà des modalités de concertation définit dans la délibération du 17 mars 2011, la collectivité s'est inscrite depuis décembre 2008 dans une large concertation permettant de co-construire et donc de guider l'évolution de la ville pour proposer aux habitants un cadre de vie adapté aux changements sociétaux, aux modifications économiques, aux enjeux environnementaux… Un développement durable de la cité pour chacun de ses quartiers.

Depuis 2008, la ville de Toulouse souhaite inscrire son action dans un dialogue permanent avec les citoyens. Plusieurs instances (territoriales et thématiques) de concertation sont ainsi proposées aux toulousains : commission de quartiers dans chacun des 22 quartiers de la ville, conseil de secteur dans chacun des 6 secteurs de la ville, conseil de la vie étudiante, conseil des résidents étrangers, conférence du commerce et de l'artisanat, parlement du sport, conseil des seniors… mais aussi des problématiques plus globales comme les assises de la mobilité, la vidéosurveillance, le logement, les équipements… Ainsi ce sont près de 350 réunions de concertation qui réunissent les toulousains chaque année. A travers ces instances, le dialogue avec les habitants a été engagé sur le futur PLU.



Source : démocratie locale

La parole des toulousains

De nombreux sujets ont été « soulevés » par les toulousains, dont il parait intéressant et utile de citer dans ce diagnostic :

La densification est un sujet récurrent. Même s'il est souvent compris et que l'on note une véritable prise de conscience des nécessités de limiter l'étalement urbain il suscite également des craintes, notamment dans la maîtrise de la densité et de l'accompagnement de l'espace public « compensant la perte » de l'espace privée.

La protection du patrimoine a également été une thématique importante, avec une attention spécifique à la préservation des maisons toulousaines. Des habitants ont proposés d'être associés au recensement du patrimoine à préserver.

La production architecturale contemporaine fait très souvent débat. Des souhaits (minoritaires mais qui existent) militent pour oser des formes d'architecture plus contemporaine. D'autres (plus nombreux) affirment une volonté de contrôler plus fermement l'esthétique urbaine des nouvelles constructions.

Le nombre de logements sociaux sur la ville répond aux obligations de la Loi, mais la population souffre d'une répartition géographique mal équilibrée et harmonieuse.

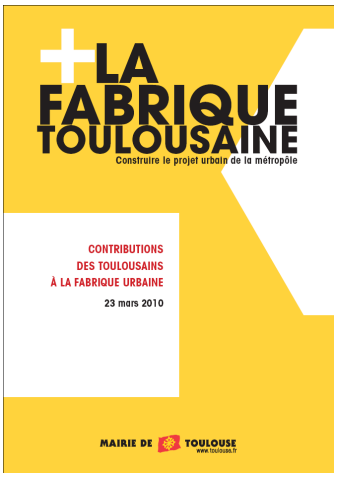
La demande en **équipements publics** est très importante. La population souhaite une programmation en adéquation avec les projets urbains, ainsi que pour des équipements de proximité.

On peut également noter une attente pour un plus grand volontarisme et une meilleure anticipation des **réserves foncières**.

« les contributions concernant le PLU ont débuté bien avant la prescription de celui-ci afin de nourrir la réflexion du projet urbain »



Conseil de secteur n° 2 – juin 2011



Une volonté concernant **les déplacements** sur l'articulation avec les projets d'urbanisation et d'équipements ; ainsi qu'une valorisation des modes doux notamment dans les points de centralité de quartier.

Proposer des équipements publics comme un levier pour faire émerger les **centralités** ; ainsi que de développer des espaces de loisirs, commerciaux et culturels pour favoriser les rencontres et les échanges.

Protéger le commerce de proximité.

La mise en valeur **des espaces naturels** génère de fortes attentes pour la création d'espaces verts de proximité mais aussi la valorisation de la Garonne et des canaux.

Informer en amont pour ne pas laisser les propriétaires concernés par des modifications règlementaires, afin d'éviter de « l'apprendre par hasard ».

Un lieu de réflexion : la fabrique

La collectivité s'est également engagée depuis décembre 2008 dans une vision d'avenir pour accompagner sa transformation urbaine sur le long terme. La métropole toulousaine des vingt prochaines années se dessine aujourd'hui. Autour de la démarche de projet novatrice de la Fabrique, de grandes orientations urbaines ont été définies avec ceux qui font et vivent la ville, à l'échelle de Toulouse dans un premier temps, puis de la communauté urbaine toute entière. Un projet urbain est né de cette vision partagée du territoire. L'enjeu est de donner du sens et une cohérence à l'ensemble des actions concernant le renouvellement urbain, la politique de la ville, le développement économique, la gestion des déplacements, la place de la culture et de la qualité urbaine, autour de 3 grands axes :



Source : la Fabrique urbaine

Ouvrir la ville à l'eau et à la nature,

Affirmer la métropole de la connaissance

Construire une métropole à vivre

La Fabrique est plus que jamais au service de l'ambition collective de poursuite de la concrétisation du projet. Les étapes futures vont permettre de poursuivre la déclinaison des projets sur le long terme, tout en maintenant la discussion afin d'apaiser les tensions et de réajuster les projets ; mais également la concrétisation des projets par l'inauguration des chantiers déjà engagés.



La dynamique engagée par la ville de Toulouse et Toulouse métropole autour de la question urbaine doit perdurer autour des instances de la démocratie locale et de la Fabrique pour créer une émulation autour d'une culture urbaine partagée favorisant les apprentissages collectifs.

Elles permettront de partager une vision du développement de la cité pour parvenir à imaginer et bâtir la ville de demain et de tracer une ligne de conduite, une mise en cohérence et du devenir urbain de la collectivité.

Sources :

- *Démocratie Locale*
- *www.lafabriquetoulousaine.org*

ANNEXES

Justification de la méthodologie choisie

Par sa nouveauté, cette démarche de diagnostic a mérité que l'on s'interroge sur la façon de procéder qui engendrerait une réflexion la plus proche de celle dite de « développement durable ».

Les méthodologies proposées dès la sortie de la loi et même à ce jour, sont encore très expérimentales et privilégient le plus souvent des thèmes de réflexion en rapport avec les spécialités professionnelles de leurs auteurs.

La démarche d'analyse choisie, éditée par le CERTU (centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, "Le développement durable - Approche méthodologique dans les diagnostics territoriaux" – Françoise ROUXEL – Dominique RIST), nous a semblé la plus en adéquation avec les grands principes du droit de l'urbanisme.

La pertinence de cette méthode peut être contestée, son exhaustivité remise en question… elle sera soumise à l'épreuve du temps et ne manquera pas d'évoluer en fonction de toutes les expériences en cours sur le territoire national.

Le PLU devant comporter un diagnostic (diag) et un état initial de l'environnement (EIE), les thématiques ont été réparties entre ces deux éléments du rapport de présentation qui sont ainsi complémentaires et évite, autant que possible les redondances.

Les tableaux ci-après liste de manière exhaustive les deux principaux articles du code de l'urbanisme définissant la notion de développement durable pour l'article L.110 ; et les thèmes abordés dans un document d'urbanisme pour l'article L.121-1. Chaque thème renvoie à l'un des deux premiers documents du rapport de présentation : soit le diagnostic (Diag) soit l'état initial de l'environnement (EIE). Il renvoie également au chapitre concerné qui est précisé par son numéro et son titre. Ainsi, le lecteur peut retrouver aisément les éléments du diagnostic ou de l'état initial de l'environnement par rapport aux thèmes du code de l'urbanisme.

Ouvrant le code de l'urbanisme et ayant valeur législative, l'article L.110 s'impose à toutes les autorités administratives et aux procédures relevant de ce même code, dont le Plan Local d'Urbanisme. Il définit de façon relativement complète la notion de développement durable, en énonçant une grande diversité d'impératif à harmoniser.

Les grands principes de l'article L 110 du code de l'urbanisme sont les suivants	Ce qui pour la méthodologie, renvoie au document et au chapitre numéro :
Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences.	Diag-5A – cohérence des politiques publiques
Afin d'aménager le cadre de vie,	Diag-2 – conditions de vie
d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat,	Diag-2A – diversité du logement
(d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions) d'emploi,	Diag-2B – emplois et activité
(d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions) de services	Diag-2C – commerce, services
(d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions) et de transports	Diag-2E – desserte
répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources,	Diag-3 – diversité EIE – richesses écologiques – paysage, énergie, eau
de gérer le sol de façon économe,	Diag-3B – production contemporaine durable de la ville EIE-1 – richesse écologique
de réduire les émissions de gaz à effet de serre,	Diag-5B – démarche de développement durable
de réduire les consommations d'énergie,	Diag-2E – desserte
d'économiser les ressources fossiles	Diag-2E – desserte EIE-3 – énergie
d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages,	EIE-1 – nature dans la ville
la préservation de la biodiversité notamment par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques,	EIE-1C– réseaux écologiques
ainsi que la sécurité et la salubrité publiques	EIE-5 – risques
et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales	Diag-3A – mixité des territoires Diag-5C – planification territoriale
et de rationaliser la demande de déplacements,	Diag-2E– desserte et accessibilité
les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace.	Diag-5C – planification territoriale
Leur action en matière d'urbanisme contribue à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à ce changement.	Diag-5 – gestion du territoire

Par ailleurs, la loi SRU a introduit le principe de participation de la population aux choix d'urbanisme retenus, [ce qui renvoie au chapitre 6 du diagnostic «participation citoyenne»].

Enfin, vérification a été faite que chacun des objectifs et principes fondateurs que doivent remplir les documents d'urbanisme (le plan local d'urbanisme notamment), tels qu'ils ont été réécrits dans l'article L.121-1 du code de l'urbanisme, peuvent eux aussi être appréhendés au travers des thèmes de la méthodologie. Là encore les thème ont été réparti entre les deux premiers documents du rapport de présentation. Les renvois sont présentés également de la même manière.

Les principes de l'article L 121-1 du code de l'urbanisme sont les suivants	Ce qui pour la méthodologie, renvoie au document et au chapitre numéro :
Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable :	
1° L'équilibre entre :	
a) Le renouvellement urbain,	Diag-1-1A – un tissu ancien confronté à une urbanisation récente
le développement urbain maîtrisé,	Diag-1-1B – une métropole pour tous
la restructuration des espaces urbanisés,	Diag-1-1B – une métropole pour tous
la revitalisation des centres urbains et ruraux,	Diag-1-3 – métropole internationale
b) L'utilisation économe des espaces naturels,	EIE-1 – richesses écologiques
la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières,	EIE-1-A – milieux naturels
et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;	EIE-1B – protections et inventaires EIE-4C – protection du bâti
c) La sauvegarde des ensembles urbains	Diag-1-1C – ville creuset social
et du patrimoine bâti remarquables ;	EIE-4 – patrimoine
1° bis La qualité urbaine, architecturale et paysagère des entrées de ville ;	Diag-1-3B – attractivité du territoire
2° La diversité des fonctions urbaines et rurales	Diag-2 – conditions de vie
et la mixité sociale dans l'habitat,	Diag-2A – diversité du logement
en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat,	Diag-2A – diversité du logement
(en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'activités) économiques,	Diag-2B – emplois et activité
(en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'activités) touristiques,	Diag-1-2D – tourisme
(en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'activités) sportives,	Diag-2D – équipements
(en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'activités) culturelles	Diag-1-2C – culture Diag-2D – équipements
(en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'activités) et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics	Diag-2D – équipements
(en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière) et d'équipement commercial,	Diag-2C – commerces
en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services,	Diag-3A – mixité des territoires
d'amélioration des performances énergétiques,	Diag-3B production durable de la ville EIE-3 – énergie
de développement des communications électroniques,	Diag-2D – équipements
de diminution des obligations de déplacements et de développement des transports collectifs ;	Diag-2E – desserte et accessibilité
3° La réduction des émissions de gaz à effet de serre,	Diag-2E – desserte et accessibilité Diag-5B – développement durable
la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables,	EIE-3 – énergie
la préservation de la qualité de l'air,	EIE-5D – qualité de l'air
(la préservation de la qualité) de l'eau,	EIE-6 – ressource en eau
(la préservation de la qualité) du sol et du sous-sol,	EIE-5B – qualité des sols
(la préservation de la qualité) des ressources naturelles,	EIE-1 – richesses écologiques
(la préservation de la qualité) de la biodiversité, des écosystèmes,	EIE-1 – richesses écologiques
(la préservation de la qualité) des espaces verts,	EIE-1 – richesses écologiques
la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques,	EIE-1C – réseau écologique
et la prévention des risques naturels prévisibles,	EIE-5 – risques et nuisances
des risques technologiques,	EIE-5 – risques et nuisances
des pollutions	EIE-5 – risques et nuisances
et des nuisances de toute nature.	EIE-5 – risques et nuisances

Sigles

A.E.A.G.	Agence de l'Eau Adour-Garonne
A.O.C.	Appellation d'Origine Contrôlée
A.P.P.B.	Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope
A.S.	Autorisation avec Servitudes (ex établissements SEVESO)
A.U.A.T.	Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire – Toulouse aire urbaine
C.A.F	Caisse d'Allocations Familiales
C.A.G.T.	Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse
C.A.U.E.	Conseil en Architecture, Urbanisme et Environnement
C.C.A.S.	Centre Communal d'Action Sociale
C.C.I.T.	Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse
C.E.T.	Centre d'Enfouissement Technique
C.H.R.	Centre Hospitalier Régional
C.H.U.	Centre Hospitalier Universitaire
C.I.E.S.	Charte d'Implantation des Equipements et des Services publics
C.O.S.	Coefficient d'Occupation du Sol
C.P.E.R.	Contrat de Plan Etat-Région
C.T.E.	Contrat Territorial d'Exploitation
D.D.A.F.	Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt
D.D.E.	Direction Départementale de l'Equipement
D.I.B.	Déchets Industriels Banals
D.I.C.	Déchets Industriels et Commerciaux
D.I.R.E.N.	Direction Régionale de l'Environnement
D.M.S.	Déchets Ménagers Spéciaux
D.P.U.	Droit de Préemption Urbain
D.P.U.R.	Droit de Préemption Urbain Renforcé
D.R.A.C.	Direction Régionale des Affaires Culturelles
D.R.A.S.S.	Direction Régionale des Affaires Sanitaires et Sociales
D.R.E.	Direction Régionale de l'Equipement
D.R.I.R.E.	Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement
D.U.P.	Déclaration d'Utilité Publique
D.V.A.T.	Dossier de Voirie de l'Agglomération Toulousaine
E.B.C.	Espace Boisé Classé
E.P.C.I.	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
E.R.	Emplacement Réservé
F.I.N.E.S.S.	Fichier National des Etablissements Sanitaires et Sociaux
F.N.A.U.	Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme
G.E.S.	Gaz à Effet de Serre
G.P.V.	Grand Projet de Ville
I.N.S.E.E.	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
L.O.A.D.D.T.	Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du territoire (25 juin 1999)
O.D.E.C.	Observatoire Départemental d'Equipement Commercial
O.P.A.C.	Office Public d'Aménagement & Construction
O.P.A.H.	Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat
O.R.A.M.I.P	Observatoire Régional de l'Air en Midi-Pyrénées
O.R.S.E.C.	Organisation des Secours
P.A.D.D.	Projet d'Aménagement et de Développement Durables
P.A.E.	Programme d'Aménagement d'Ensemble
P.C.E.L.	Plan Climat Energie Locale
P.C.E.R.	Plan Climat Energie Régionale
P.D.U.	Plan de Déplacements Urbains
P.E.B.	Plan d'Exposition au Bruit
P.G.S.	Plan de Gêne Sonore
P.I.B.	Produit intérieur Brut
P.I.G.	Projet d'Intérêt Général
P.L.H.	Programme Local de l'Habitat
P.L.U.	Plan Local d'Urbanisme
P.O.I.	Plan d'Organisation Interne
P.O.S.	Plan d'Occupation des Sols
P.P.A.	Plan de Protection de l'Atmosphère
P.P.I.	Plan Particulier d'Intervention
P.P.R.	Plan de Prévention des Risques
P.P.R.I.	Plan de Prévention des Risques Inondation
P.P.R.T.	Plan de Prévention des Risques Technologiques
P.R.Q.A.	Plan Régional de la Qualité de l'Air
PRES	Pôle Régional d'Enseignement Supérieur
P.R.T.	Plan Régional des Transports
P.T.U.	Périmètre des Transports Urbains
P.T.Z.	Prêt à Taux Zéro
R.D.	Route Départementale
R.N.	Route Nationale
S.A.G.E.	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
S.A.U.	Surface Agricole Utile
S.C.H.S.	Service Communal d'Hygiène et de Santé
S.C.O.T.	Schéma de Cohérence Territoriale
S.D.A.G.E.	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
S.D.A.T.	Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine
S.D.A.U.	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
S.D.C.	Schéma de Développement Commercial
S.H.O.N.	Surface Hors Oeuvre Nette
S.I.C.O.V.A.L.	Communauté d'Agglomération du Sicoval
S.I.V.O.M.	Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple
S.I.V.U.	Syndicat Intercommunal à Vocation Unique
S.M.E.A.T.	Syndicat Mixte d'Etude de l'Agglomération Toulousaine
S.M.T.C.	Syndicat Mixte des Transports en Commun
S.P.P.P.I.	Secrétariat Permanent pour la Prévention des Problèmes Industriels
S.R.O.S.	Schéma Régional d'Organisation Sanitaire
S.R.U.	Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (13 décembre 2000)
T.C.S.P.	Transport en Commun en Site Propre
T.P.U.	Taxe Professionnelle Unique
VRU	Voies Rapides Urbaines
Z.A.C.	Zone d'Aménagement Concerté
Z.A.D.	Zone d'Aménagement Différé
Z.I.C.O.	Zone d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux
Z.N.I.E.F.F.	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique