



**ELABORATION DES PADD
DU PAYS TOULOUSAIN**

4 PROPOSITIONS DES VERTS



Septembre 2009

1 Mieux répartir la croissance démographique entre les territoires
p4->6

2 Donner la priorité à la densification et au renouvellement urbain
p7

3 Développer résolument les modes de déplacements doux et les transports en commun p8

4 Développer un territoire écologique et responsable
p9->10

Introduction

L'urgence écologique fait aujourd'hui consensus. L'importance des dérèglements climatiques, l'érosion de la biodiversité, et ce faisant des ressources évolutives du « vivant » nous imposent des actions déterminées.

Elus, nous avons la responsabilité de prendre en compte ces enjeux, et d'y répondre avec des mesures opérationnelles, de grande ampleur.

L'élaboration des Projets d'aménagement et de développement durable (PADD) nous donne l'opportunité de dessiner les contours d'un urbanisme qui réponde concrètement à ces deux impératifs : la lutte contre le changement climatique, la préservation ou le redéploiement de la biodiversité dans nos territoires.

A nous qui devons nous projeter dans l'avenir, une question centrale : où et combien serons-nous à vivre dans le pays toulousain, et au-delà ? Les prévisions démographiques exposées au cours des débats d'orientation du PADD nous semblent largement surévaluées. La région toulousaine est certes attractive, mais son économie connaît les fragilités d'une industrie fortement polarisée autour de l'espace et de l'aéronautique. Cette économie sera affectée – nous en percevons déjà des signes avant-coureurs - par la raréfaction du pétrole, et donc par la réduction du trafic aérien. Seule une diversification économique intense et rapide pourrait justifier une telle croissance démographique, avec ce qui en découle comme urbanisation et création d'infrastructures.

Les décisions qui vont être prises dans le cadre des différents Schémas de cohérence territoriale (SCoT) nous engagent pour les vingt ans à venir. Il est temps de faire le choix d'un renouvellement urbain qui évalue à leur juste mesure les besoins réels de notre territoire dans toutes leurs dimensions : écologique, climatique, énergétique, sociale, organisationnelle.

Les retards pris en matière de transports collectifs en particulier mais aussi d'urbanisation « durable », ne sont plus soutenables. 82 % des gaz à effet de serre sont en effet émis par les transports routiers et les logements.

Pour nous, élus Verts, la planification urbaine doit être l'ossature d'un plan climat territorial centré sur le facteur 4 (protocole de Kyoto), c'est-à-dire la réduction de 75 % de nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. Elle doit aussi s'inscrire dans une stratégie de préservation de la biodiversité – remarquable et banale – dont l'érosion doit cesser, d'ici à... 2010 !

Privilégier résolument les transports collectifs, les modes de déplacements doux, la diminution du trafic automobile et, d'autre part, permettre une urbanisation sobre, économe en espace, ressources et énergie : telles sont les nécessités que nous défendons.

La culture de l'habitat individuel et de l'étalement urbain alourdit les charges d'aménagement et d'équipement en réseaux de toutes natures. Conséquence : les collectivités sont financièrement étranglées, tandis que les coûts finaux sont reportés sur les ménages, tant au niveau de leurs investissements que de leur budget quotidien. L'application de ces préoccupations politiques, environnementales et économiques s'articule autour de trois principes de développement :

Privilégier un mode de développement moins consommateur d'espace et d'énergie

Favoriser l'accueil des nouvelles populations de notre région dans les villes moyennes : Albi, Cahors, Castres, Auch, Pamiers, etc. pour n'en citer que quelques unes.

Concevoir la grande agglomération toulousaine selon le principe de « l'archipel urbain ». Autrement dit une ville intense, resserrée et équipée d'un réseau de transports collectifs extrêmement performants - train, tramway, métro - et, à proximité, des îlots densifiés autour d'une centralité urbaine ou villageoise. Ces îlots sont nécessairement desservis par un réseau de transports collectifs de qualité.

Protéger les espaces périphériques qui conjuguent une urbanisation strictement resserrée autour des bourgs existants, des espaces naturels « préservés » et des grandes terres agricoles, qui doivent servir le développement d'une agriculture écologique ou biologique, créatrice d'activités économiques non délocalisables !

De ces trois principes découlent nos quatre propositions.

1. Mieux répartir la croissance démographique entre les territoires

Le Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADDT) prévoit l'arrivée, d'ici vingt ans, de 530 000 nouveaux habitants en Midi-Pyrénées. Mais l'Interscot anticipe une croissance de 391 000 habitants, dont 300 000 sur le seul périmètre du SCoT central. Il est indispensable de rééquilibrer les taux de croissance entre le territoire de l'Interscot et le reste de la région.

Sur le territoire régional

Renforcer les villes intermédiaires qui se situent à proximité de la grande agglomération toulousaine (comme la charte de l'Interscot le propose) n'y contribuerait d'aucune manière. Une telle politique accentuerait au contraire les déséquilibres régionaux : ces villes « nouvelles » aspireront à un étalement urbain toujours plus important, risquant ainsi de faire écran au développement des villes moyennes de la région.

Au contraire, il convient de favoriser l'implantation d'activités économiques nouvelles dans les villes moyennes de Midi-Pyrénées. Citons pour exemple les villes d'Albi, Cahors, Castres, Auch, Pamiers, Saint-Gaudens, Tarbes ou Montauban. Ces communes sont en effet déjà structurées, et elles disposent des équipements urbains et des services publics nécessaires, leur permettant d'accueillir une croissance démographique.

Toujours selon la logique de l'archipel urbain, à la périphérie du territoire de l'Interscot, certains pôles de vie ruraux doivent également être soutenus. Pour cela, ils doivent être appréhendés comme des îlots de développement équilibrés. Aussi doivent-ils bénéficier d'une politique de développement économique centrée sur leur propre bassin d'emploi. Le potentiel de l'activité de production, de transformation agricole et de valorisation de la biomasse devrait aussi permettre le soutien et le développement des bassins d'emploi ruraux en Midi-Pyrénées.

Rééquilibrer les taux de croissance entre les territoires

Sur le territoire de l'Interscot

Si la croissance démographique doit être répartie sur l'ensemble de la région, elle doit l'être tout autant à l'intérieur du périmètre de l'Interscot. L'étalement urbain sur tout le périmètre du SCoT central (c'est-à-dire bien au-delà de la première couronne) serait contraire aux principes d'un urbanisme durable. Une alternative beaucoup plus appropriée s'appuierait sur le principe de l'archipel urbain. Cet archipel est constitué d'une zone urbaine qui s'étend en forme d'étoile à partir du cœur d'agglomération (les îles, de différentes tailles, qui forment l'archipel) et, tout autour, des étendues vertes, agricoles ou naturelles (la mer qui environne les îles et îlots).

Les projections démographiques qui sont proposées pronostiquent une augmentation de 300 000 habitants en vingt ans des communes de l'Interscot autres que Toulouse. Près de 30 % de cette population serait accueillie en logement social, ce qui signifie que environ 3 000 logements sociaux devraient être construits tous les ans. Une telle projection semble irréaliste.

Aujourd'hui déjà, les collectivités parviennent à peine à satisfaire l'essentiel des besoins de leur population. Quant à pouvoir financer tant de nouveaux logements sociaux (éco-conçus), des transports en commun performants et l'ensemble des services publics nécessaires à l'accueil de nouveaux habitants, c'est fort peu probable. Toute croissance démographique hors du cœur d'agglomération doit être strictement conditionnée à la création d'éléments structurants : dessertes en transports en commun, cadencées, avec création de liaisons interurbaines transversales.

Sur le territoire du SCoT central

Seul aujourd'hui le cœur d'agglomération, composé de la ville centre et des communes de la première couronne du SCoT central, dispose des infrastructures suffisantes (notamment en transports collectifs structurants) lui permettant d'accueillir de nouvelles populations.

L'urbanisation doit donc se concentrer autour d'un cœur d'agglomération resserré. Il s'agit en l'occurrence de la ville centre, du cœur des communes de la première couronne, et des îlots urbains qui sont déjà situés le long des voies ferrées et/ou des liaisons de transport en commun en site propre, à desserte cadencée.

Quant aux zones vertes, elles n'ont pas vocation à être urbanisées - particulièrement celles situées à proximité du cœur de l'agglomération. De même, bien évidemment, pour les zones inondables.

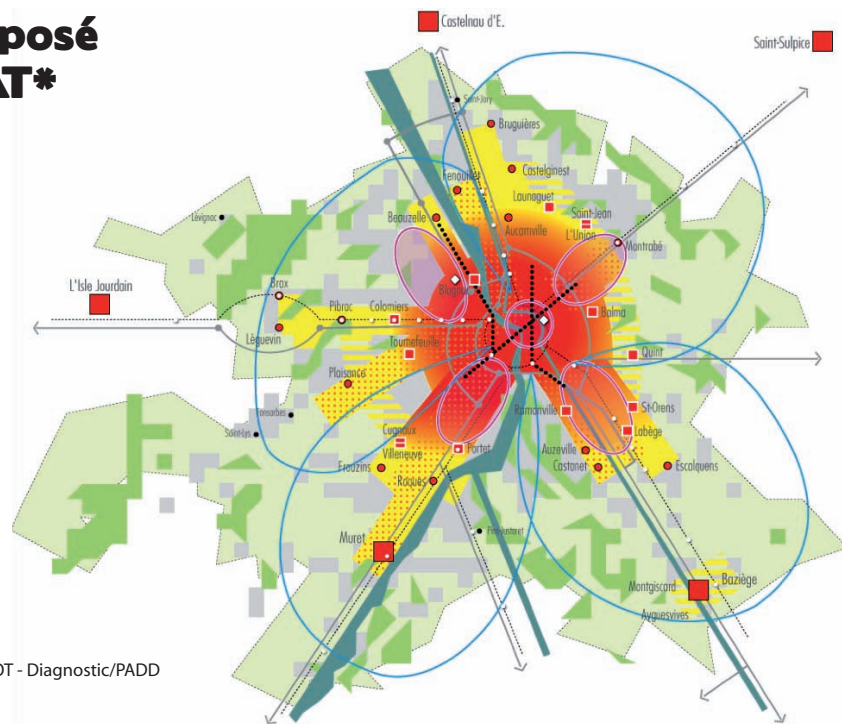
Aussi est-il nécessaire de revoir à la baisse ces projections démographiques et de les conditionner à la mise en œuvre d'un autre aménagement du territoire :

Revoir à la baisse les projections démographiques

- dès aujourd'hui, le cœur d'agglomération (ville centre et communes de la première couronne) apparaissent en capacité d'accueillir 150 000 à 200 000 habitants au cours des prochaines années ;
- dans un second temps et après la mise en place des éléments structurants requis, pourront se renforcer des îlots urbains constitués autour des centralités urbaines et villageoises préexistantes. Ainsi, 40 000 à 50 000 habitants pourront être répartis dans des îlots urbains sur le reste du territoire du SCoT central, et ce à la condition qu'ils soient dotés des équipements nécessaires (gares) ;
- enfin, 40 000 à 50 000 habitants seraient ventilés sur le périmètre des trois autres SCoT, selon la même logique d'îlots de développement équilibrés, et à la condition, également, d'une desserte en transports collectifs efficace.

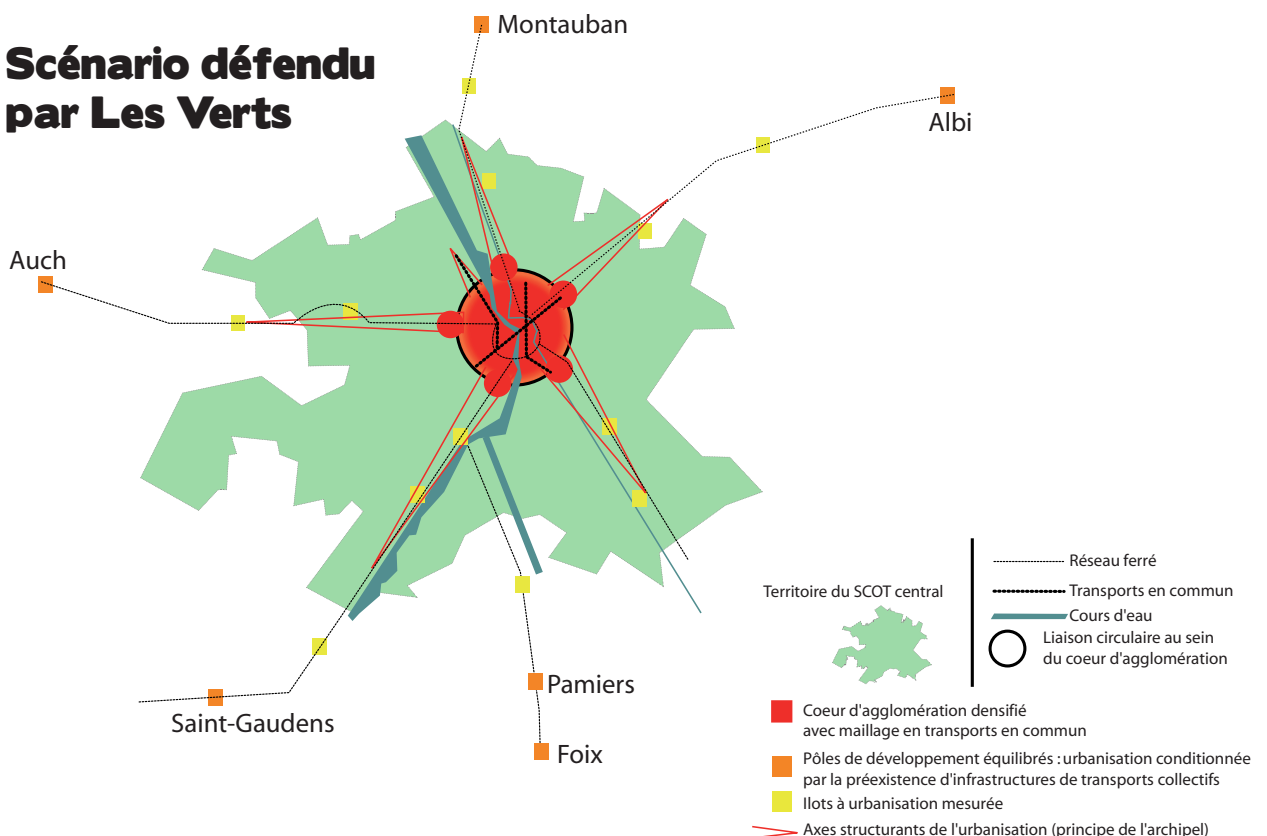
La croissance démographique serait ainsi, sur tout le territoire de l'Interscot, de 230 000 à 300 000 habitants, non pas de 391 000 comme proposé. Le solde d'accroissement de population serait ainsi réparti au sein des villes moyennes de Midi-Pyrénées.

Scénario proposé par le SMEAT*



* Source : CD-Rom "Révision du SCOT - Diagnostic/PADD (version provisoire)" - Juillet 2009

Scénario défendu par Les Verts



2. Donner la priorité à la densification et au renouvellement urbain

Densification et renouvellement urbain sont les deux principes essentiels. C'est en densifiant et en renouvelant la ville que nous pourrions absorber la croissance démographique.

Densifier la ville centre, les villes de la première couronne et des îlots urbains en périphérie, reliés entre eux, selon le principe de l'archipel urbain

Sur le territoire du SCoT central, si le cœur d'agglomération a pour vocation de se densifier dans son ensemble, seul le cœur de ville peut dès aujourd'hui réaliser cette mutation urbaine. Dans les communes de la première couronne, l'accueil des populations nouvelles doit être subordonné à l'anticipation des besoins et à la réalisation des liaisons structurantes en transports collectifs. Ainsi, au sein de la première couronne, il s'agira de densifier le cœur de ville de ses différentes communes, et non les espaces les plus éloignés, en lisière des espaces naturels et agricoles.

L'urbanisation doit se développer en priorité autour des gares et des stations de transports en commun, sur des poly-centralités séparées par des coupures, des coulées vertes, des corridors de biodiversité. Les Plans locaux d'urbanisme (PLU) doivent par conséquent subordonner l'urbanisation et le développement d'activités commerciales ou de services à la proximité des transports en commun : nous préconisons la distance maximale de 500 mètres d'un arrêt de transport en commun lourd (arrêts de train, de métro ou de tramway). Ce n'est qu'exceptionnellement, si la pression démographique devient trop élevée, que de nouveaux territoires périphériques pourraient être ouverts à l'urbanisation au delà de cette distance.

Le renouvellement urbain permet qui plus est de renouer avec la rue qui, depuis toujours, structure la ville et lui apporte mixité sociale et mixité d'usages. Au contraire, lotissements, résidences fermées et grands ensembles dégénèrent facilement en des zones d'exclusion sociale. L'augmentation du coefficient d'occupation des sols, la diminution des reculs et le recours à des outils comme les ZAC devraient ainsi permettre de renforcer des centralités existantes, voire de transformer des pôles déjà constitués autour des principales stations de transport en commun en de nouvelles centralités.

Projeter l'expansion de l'agglomération en fonction de l'avancée du réseau des transports en commun

3. Développer résolument les modes de déplacements doux et les transports en commun

En toute logique, le développement des transports collectifs et des modes doux doit accompagner toute urbanisation supplémentaire, mais aussi rattraper le retard accumulé dans les territoires déjà urbanisés.

Pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre et l'encombrement de la circulation, le renforcement du cadencement des TER, le maillage du cœur d'agglomération par des transports en commun en site propre (TCSP) et l'amélioration des aménagements piétonniers et cyclables doivent être accélérés. C'est pourquoi il est nécessaire d'allouer aux transports en commun et aux modes doux davantage de ressources, dont une partie de celles affectées aux infrastructures routières.

Pour en accélérer leur mise en œuvre, tous les projets du Plan de Déplacements Urbains (PDU), élaboré à l'échelle du SCoT, doivent être repris explicitement dans le SCoT, avec un engagement formel et planifié de l'ensemble des collectivités concernées.

Concrètement, ces aspirations se traduisent par :

- la confortation de l'accessibilité à la gare Matabiau et de la croix du métro, qui doit renforcer les pôles d'échange multimodaux, autour desquels l'urbanisation (habitat comme activités) doit être prioritairement développée ;
- la création de plusieurs lignes de bus rapides et de tramway dans le cœur d'agglomération, formant une boucle entre les quartiers toulousains ;
- l'amélioration de l'accessibilité des pôles économiques, d'emploi et de formation de l'agglomération, grâce à un cadencement renforcé des trains et au tram-train (ou tramway régional) qui circulerait sur une partie des réseaux ferroviaires et de tramway ;
- le développement, autour de chaque gare ou pôle d'échange, y compris hors agglomération, d'un système efficace de transport à la demande zonal, diffusant jusqu'à 15 km l'attrait du train, du tram ou du métro.

Allouer aux transports en commun et aux modes doux davantage de ressources

Par ailleurs, il importe de préserver l'emplacement réservé dans la vallée de l'Hers afin de délester, à terme, la gare Matabiau et de sécuriser la circulation ferroviaire toulousaine.

4. Promouvoir un territoire écologique et responsable

De grands espaces verts et bleus, une agriculture à préserver

Il s'agit d'assurer une continuité d'espaces naturels le long des réseaux hydrographiques et forestiers à partir des espaces naturels. Ces « corridors », reliant entre eux les habitats de diverses espèces, doivent permettre le maintien d'écosystèmes diversifiés et les continuités écologiques. Ils intensifient « naturellement » via la lutte biologique, la productivité des cultures, faculté importante à l'heure où la réduction des traitements pesticides est à l'ordre du jour.

Parmi ces espaces à préserver ou à re-crée, distinguons :

- des corridors « bleus », constitués des principaux cours d'eaux et des zones humides
- des corridors « verts », constitués de nombreux îlots boisés dans des étendues agricoles extensives, de haies, et des principaux boisements du territoire.

Au sein d'une ville densifiée, des parcs urbains

Ces différents corridors écologiques devront avoir une largeur minimale pour être fonctionnels.

Densification ne rime pas avec bétonnage. L'entière préservation des zones naturelles du cœur d'agglomération est une nécessité.

Permettant d'atténuer la touffeur des villes pendant les fortes chaleurs, les zones naturelles constituent de réels espaces récréatifs pour l'ensemble de la population, jeunes et moins jeunes. Il ne s'agit pas seulement de préserver les zones semi-naturelles préexistantes, il faut créer des parcs urbains de proximité au sein de la ville intense. Ils seraient reliés entre eux, ainsi qu'à une ceinture verte, elle-même garante du maintien de la biodiversité en milieu urbain.

Par ailleurs, l'agriculture est une composante majeure de l'économie et de l'amélioration du cadre de vie au sein des espaces ruraux de l'Interscot. De nouvelles perspectives s'ouvrent avec le développement des circuits courts. La préservation de l'agriculture exige de lutter contre la pression urbaine, l'artificialisation des sols, la fragmentation des espaces agricoles. Une autre politique foncière, opposée à la logique de conquête urbaine et aux formes d'urbanisation diffuses doit être proposée. Des « coupures vertes » séparant clairement espaces urbains et ruraux sont nécessaires. La sauvegarde de ces zones d'agriculture périurbaine dépendra de leur stricte inconstructibilité et du maintien ou de l'installation d'activité agricole. Une politique foncière veillant à valoriser les zones agricoles, en particulier le maraîchage biologique périurbain, devra favoriser le développement de l'offre locale de produits de qualité.

La ville et le changement climatique

Des prescriptions réglementaires doivent favoriser l'adaptation de la ville au changement climatique.

D'une part, des mesures d'atténuation visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (sobriété, efficacité énergétique et développement des énergies renouvelables) :

- l'intégration des enjeux énergétiques dans les documents d'urbanisme ;
- l'inclusion de critères d'efficacité énergétique, du recours aux énergies renouvelables et d'un accès en transports en commun dans le cahier des charges des zones d'activité et des équipements structurants ;
- la densification et le renforcement de l'isolation du bâti, qui diminuerait le recours au chauffage l'hiver et à la climatisation l'été ;
- l'étude de l'opportunité de créer des réseaux publics de distribution de chaleur renouvelable lors des projets d'urbanisation ou de rénovation urbaine ;
- une évolution de la réglementation afin de lever les contraintes portant sur l'orientation des constructions dans les PLU, afin de permettre l'essor des constructions bioclimatiques ;
- une évolution de la réglementation pour favoriser l'accueil et le développement des projets d'habitat groupé sous statut associatif et/ou coopératif, intégrant des objectifs d'économie des ressources et de réduction de l'empreinte écologique.

D'autre part, des mesures d'adaptation visant à réduire l'impact du changement climatique et à prévenir des phénomènes climatiques extrêmes :

- un taux de végétalisation des murs et toits, l'obligation de recourir à des matériaux qui ne concentrent pas la chaleur ;
- un pourcentage minimum d'espaces verts et de petits canaux ombragés ;
- une priorité donnée aux matériaux (revêtements routiers, matériaux de construction et menuiseries, ...) qui évitent l'émission de polluants par temps de forte chaleur.

Le secteur du logement social doit bénéficier de la plus haute priorité, dans la mesure où la hausse des prix de l'énergie frappe plus durement encore les ménages en situation précaire.

Prendre véritablement en compte les plans de prévention des risques et les plans d'exposition au bruit

En cohérence avec la mise en œuvre des Plans de prévention des risques technologiques, naturels, industriels, les menaces que représente la présence de grands dépôts d'hydrocarbures, et d'une manière générale les sites SEVESO avec servitudes, doivent attirer toute notre attention. Ces dépôts et autres sites classés doivent être éloignés de l'agglomération toulousaine.

Pour cela, une politique de fret ferroviaire (un service public régional de transport de marchandises) et la relocalisation des activités à risques le long des infrastructures ferroviaires sont nécessaires.

Penser collectivement « l'habiter ensemble »

De même concernant l'exposition au bruit, il convient de rappeler la volonté de réduire à la source les nuisances sonores. La maîtrise du recours à la voiture particulière et le report des besoins de mobilité vers les modes doux et les transports en commun constituent un des leviers de mise en œuvre de cette volonté.

La réduction des nuisances devrait également prendre en compte la pollution électro-magnétique, avec pour ambition d'enrayer les risques sanitaires générés par une exposition aux ondes sans cesse accrue. Cela nécessite une action résolue en vue de l'abaissement des seuils d'exposition aux émissions des antennes relais de téléphonie mobile, et de l'enfouissement des lignes à haute tension.

La réflexion menée à Toulouse dans le cadre de la Fabrique urbaine devrait être étendue aux communes de l'Interscot et aux quartiers du Grand Projet de Ville. Elle permet en effet une meilleure anticipation des besoins et la mise en cohérence du renouvellement urbain, plutôt que de laisser se poursuivre la conquête de nouveaux territoires.

Conclusion

Les élus Verts membres des collectivités de l'Interscot confirment leur volonté de participer de manière constructive à la réflexion et à la concertation en cours. Le PADD est l'occasion de dessiner un projet politique cohérent et global. Il nous permet de réaffirmer les principes essentiels pour faire face aux défis majeurs que sont la cohésion sociale et la maîtrise du développement urbain.

Les analyses et propositions développées dans ce document sont précises, concrètes, réalistes. Elles confirment la nécessité d'agir différemment, de rompre avec des logiques dépassées qui ont conduit à un étalement non maîtrisé.

Nous appelons donc l'ensemble des élus de ce grand territoire à s'approprier ces propositions et à s'impliquer, afin que les décisions prises soient le résultat d'un véritable processus participatif, que les choix opérés soient le plus largement possible compris et partagés.

Document élaboré par le collectif des élu-e-s Vert-e-s et écologistes des collectivités du SMEAT et des syndicats des Scot périphériques, membres de la Fédération des élus Verts et écologistes (FEVE). Avec la participation des militants et attachés de groupe.

Impression SCOP Imprimerie 34, Toulouse - label Imprim'Vert.

Les Verts Midi-Pyrénées 60, Bd des récollets - 31 400 Toulouse.

Site <http://midi-pyrenees.lesverts.fr> **Courriel** contact@midi-pyrenees.lesverts.fr