

Sommaire :

<b>Plénière</b> .....	2
<u>Atelier 1</u>	
<b>Quel projet de territoire pour le rendre attractif dans « le concert métropolitain » ?</b> .....	6
<u>Atelier 2</u>	
<b>Quelle mobilité durable et quelle accessibilité au sein de ce territoire ?</b> .....	10
<u>Atelier 3</u>	
<b>Comment concilier développements urbains et paysages, quelle proximité urbanisme/nature ?</b> .....	13

## PLENIERE

Personnes invitées : élus du Conseil syndical, Conseil de développement, Personnes Publiques associées, techniciens des collectivités membres, autres SCoT du Tarn

**M. le Président** introduit ces ateliers en rappelant que dans le cadre de la réunion qui s'est tenue à Castres le 13 novembre 2007, concernant le « Grand débat sur le contournement autoroutier de Toulouse », la nécessité pour le Pays d'Autan de se doter d'un projet territorial fort avait été évoquée afin qu'il soit en mesure de tirer tous les bénéfices que pourrait apporter, la réalisation de l'autoroute Toulouse-Castres, notamment.

Les ateliers du PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) du Pays d'Autan, vont permettre de s'interroger sur ce projet de territoire, et de commencer à en dessiner les contours, en s'appuyant sur le diagnostic validé par le Conseil syndical du 13 juillet dernier, présenté sous forme de grilles atouts-faiblesses-menaces-opportunités au élu du Conseil syndical, au Conseil de développement, aux Personnes Publiques associées et aux techniciens des collectivités membres le 27 septembre 2007, puis rediscuté et partagé dans chaque intercommunalité durant le dernier trimestre 2007.

**M. le Sous-Préfet** rappelle que l'Etat a sa place dans l'élaboration du SCoT, il remercie d'ailleurs le Président d'avoir toujours associé ou invité l'Etat dans toutes les réunions organisées par le Syndicat mixte du SCoT. Lors du Comité syndical du 13 décembre, la contribution de l'Etat sera présentée, afin d'alimenter les réflexions engagées. Des doutes peuvent subsister sur l'utilité d'un SCoT, mais il est plus que jamais utile pour un territoire qui a souffert, qui est en reconversion, qui a de nombreux atouts et qui se trouve à la croisée des chemins. Il ne faudrait pas subir « un scénario fil de l'eau ». Le SCoT n'est pas un exercice intellectuel de projection ni de programmation, c'est un exercice qui nécessite d'imaginer l'avenir pour se donner des repères, savoir ce qu'on maîtrise et ce sur quoi on peut agir.

Les thèmes proposés pour ces ateliers sont d'ailleurs bien choisis, puisqu'ils abordent trois thèmes qui sont au cœur des enjeux de ce territoire : attractivité, déplacements et mobilité durable, développements urbains, paysages et environnement.

D'abord **quelle attractivité du Pays d'Autan dans le grand territoire métropolitain toulousain?** C'est un atout de disposer de l'agglomération toulousaine à ses portes. Mais ça peut être une force ou une faiblesse, il ne faudrait pas en subir le développement, pour cela le territoire doit mettre ses atouts en avant pour être non seulement actif mais offensif dans « le concert toulousain ».

Ensuite, **les déplacements**, avec la question du désenclavement autoroutier du territoire, mais pas seulement, du désenclavement ferroviaire aussi. Et sur le territoire lui-même, quelle politique des déplacements, quelle place pour les modes doux ? il faut une vraie stratégie dans ces domaines.

Enfin, **comment concilier les développements urbains et les paysages ou l'agriculture ?** Le diagnostic a bien montré la spécificité et la qualité du territoire dans ces domaines. Comment les maintenir et les préserver ?

Il pourrait y avoir d'autres thèmes de réflexion à développer, mais ces trois thèmes sont vraiment stratégiques. Ils posent des questions sur une vision à 20 ou 30 ans du

territoire, car c'est la bonne échelle de temps, il faut se projeter à cet horizon, pour conduire un projet de développement durable. Car les choses vont très vite.

Vous entrez donc dans la phase Projet d'Aménagement et de Développement Durable du territoire, sachez que l'Etat se tient à vos côtés, qu'il aura une place active.

M. le Préfet souhaite organiser une rencontre des présidents de ScoT, en début d'année prochaine, pour un échange sur l'articulation de ceux-ci.

**Bruno Blaise** présente un diaporama expliquant le parti pris de scénario de développement proposé pour cet exercice de PADD, s'appuyant sur 2 opportunités majeures : l'appartenance du territoire au développement métropolitain de Toulouse, dont l'autoroute Toulouse-Castres pourrait démultiplier les effets.

**Clarisse Schreiner de l'AUAT** (Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine), qui a travaillé sur les scénarii de développement de l'aire métropolitaine, rappelle que c'est le Préfet de Région qui au départ avait souhaité qu'une réflexion soit menée à cette échelle, l'objectif étant de lutter contre un étalement urbain de Toulouse parmi les plus importants de toutes les métropoles françaises. Il est apparu que pour atteindre cet objectif, il fallait renforcer le pôle urbain (Toulouse et sa proche banlieue), et au-delà, polariser du développement autour de bourgs périphériques intéressants, qui peuvent devenir de véritables bassins de vie. Ce qui implique un certain nombre de renoncements. Plus loin, les villes moyennes bénéficient de qualités urbaines qui doivent faire d'elles des pôles d'appui du développement métropolitain, de façon autonome par rapport à Toulouse, c'est-à-dire, qu'elles disposent d'emplois, logements et équipements permettant à la population de trouver sur place de quoi satisfaire l'ensemble de ses besoins quotidiens. Mais il faut avoir une stratégie pour que cela marche. Car si on regarde les tendances, en particulier celles étudiées par l'INSEE, qui prolonge des scénarii « fil de l'eau », on est surpris de voir que en 2020, toutes les villes moyennes autour de Toulouse ne gagneraient que 5 000 habitants, alors que Toulouse progresserait de 350 000 habitants ! Il faut donc que les villes moyennes captent la croissance toulousaine. Oui, l'autoroute peut le permettre mais si les territoires ne sont pas dotés de qualités urbaines et d'attractivité, il ne se passera rien. Par exemple, sur Montauban, ou Foix-Pamiers, l'autoroute a des effets très positifs. La proposition de M. le Préfet d'organiser des rencontres des ScoT est une bonne chose afin de pouvoir partager et coordonner les différentes visions des territoires. L'objectif pour Toulouse est de se positionner dans le champ européen, les territoires sont tous dans des espaces concurrentiels, il faut faire les choses ensemble, il y a pour chaque territoire des cartes à jouer.

Les objectifs chiffrés d'un scénario volontariste, où les villes moyennes se partagent une partie de la croissance toulousaine, 50 à 60 000 personnes, selon « la charte de développement de l'aire urbaine toulousaine », peuvent donc être pour le territoire du Pays d'Autan :

**+ 10 000 habitants, en 2020 ou 2025.**

**+ 4000 emplois pour conserver le ratio actuel d'emplois,**

**+ 9 000 logements** (4 500 pour les nouveaux arrivants et 4 500 pour les besoins de desserrement de la population, puisque sans croissance, ce sont 4 400 logements qui ont été construits sur le territoire ces dernières années)

**M. Blanc** demande quelle articulation entre charte de développement durable du Pays d'Autan et projet de développement durable du ScoT ?

**M. le Président** indique que le Pays et le ScoT travaillent ensemble selon des objectifs communs de développement durable, et ce, en concertation avec le Conseil de développement. La charte de Pays est un engagement contractuel entre les différents acteurs du territoire, sur un éventail de thématiques assez large. Le ScoT est un outil de planification territoriale, qui permettra de mettre en œuvre certaines thématiques de la charte de Pays et débouchera sur des prescriptions réglementaires en matière d'urbanisme avec lesquelles les PLU, Cartes communales, PLH.... devront être compatibles.

Une autre question ayant été posée dans le cadre de l'ensemble des ateliers, elle est évoquée à ce niveau du compte-rendu. Il s'agit de **l'intérêt de faire un ScoT alors que beaucoup de PLU ont été révisés.**

1. D'abord, on peut considérer que ayant réalisé un PLU, les élus se sont déjà familiarisés avec les principes du développement durable appliqués aux documents d'urbanisme, comme les questions d'économie d'espace et des ressources en général, l'importance de l'agriculture, la diversité du logement....
2. Dans le cadre des travaux sur le SCoT, il conviendra d'examiner les zones ouvertes à l'urbanisation des PLU et de faire un bilan chiffré et cartographique des capacités ouvertes sur l'ensemble du territoire.
3. Enfin, un ScoT travaille sur des problématiques intercommunales comme par exemple :
  - les zones d'activités (nombre, localisation .....
  - leur desserte, par exemple, celle du Causse avec l'aménagement de l'hôpital
  - les problèmes de déplacement en général, les gares, en particulier, sont des équipements dont l'intérêt dépasse les limites communales, ce sont des secteurs stratégiques du territoire
  - la répartition des logements en particulier locatifs et sociaux sur le territoire
  - les continuités vertes
  - les continuités cyclables
  - l'activité agricole
  - l'activité touristique (aménagement et mise en valeur des bourgs, hébergement et accueil touristique...)
  - le mitage des paysages et la question de la qualité des opérations urbaines au travers en particulier des lotissements ou autres procédures opérationnelles, et de la réflexion sur le renouvellement urbain, le devenir des friches industrielles .....

C'est sur ces thématiques que le projet de territoire et le SCoT doivent s'affirmer, en tenant compte des objectifs de développement durable..... Le PLU élabore une stratégie qui s'arrête aux limites communales. Tout l'intérêt du ScoT, est de s'interroger et de se doter de principes ou orientations qui mettent en cohérence les stratégies communales.

Quand le SCoT sera approuvé, les PLU devront en tenir compte dans le cadre de leurs révisions et de leurs modifications. Ils devront être compatibles avec le SCoT dans les 3 ans après cette approbation.

**M. le Président** présente les 3 ateliers et leurs animateurs et invite chacun à les rejoindre.

## Atelier 1

**Quel projet de territoire pour le rendre attractif dans « le concert métropolitain » ?**, animé par Clarisse SHREINER (CS), Directrice d'études à l'agence d'urbanisme de l'agglomération toulousaine et Alexandre WODZYNSKI, Directeur du Pays d'autan.

---

### Attractivité, emplois et politique foncière

**CS** : l'attractivité d'un territoire, est faite d'un ensemble d'offres, en matière d'emplois, de logements diversifiés pour les différentes catégories socio-professionnelles et les différentes tranches d'âge, de services urbains, culturels... Castres dispose d'une place à part entière dans le cadre du pôle de compétitivité Cancer-Bio-Santé (CBS). Ce pôle de compétitivité, présente un intérêt qui va au-delà d'un rapprochement industriel, il permet aux collectivités locales de travailler ensemble sur des intérêts communs. Avec ces pôles de compétitivité, on ancre les industriels mais aussi les acteurs publics.

**Atelier** : la métropole toulousaine doit acquérir un statut européen, elle doit tisser des liens avec sa région. Notre territoire doit en tisser aussi avec le nord du département et avec l'Arc méditerranéen.

En matière d'agriculture, il faut revenir sur le diagnostic, on y fait état de 1 000 emplois directs (2,7% des emplois), mais si on tient compte des emplois induits, on est plus dans 18 à 20 % des emplois que 2,7%. Il faut garder cet équilibre : emplois agricoles directs et emplois induits dans les nouveaux emplois.

Les liens du territoire avec son environnement existent dans le domaine des nouvelles technologies. Les grands groupes présents sur le territoire et l'enseignement supérieur qui se développe devraient pouvoir permettre de créer de nouveaux emplois, dont des emplois résidentiels, c'est-à-dire liés aux nouveaux résidents (artisanat, commerces, services ...). La filière agricole est bien développée et la filière forestière devrait pouvoir s'organiser. Ce n'est pas véritablement le cas aujourd'hui. Les camions de grumes partent vers l'Espagne et les produits reviennent avec de la valeur ajoutée. Mais que va devenir l'agriculture : biocarburants, quotas laitiers, subventions européennes..... beaucoup d'incertitudes ? Quant au tourisme, les capacités d'accueil sont insuffisantes mais des projets hôteliers sont en cours.

**CS** : pour ce qui concerne le respect de l'activité agricole, il faut que les paysages urbains s'insèrent dans les paysages agricoles et naturels et pas le contraire. Pour cela, il faut un projet agricole, tout comme on élabore un projet urbain et que les Chambres d'agriculture travaillent avec les collectivités locales. D'ailleurs, le discours de la profession est en train de changer, il y a moins de spéculation sur la rente foncière, par exemple. Le PADD du ScoT doit afficher une volonté à ce niveau. Sur une cartographie, il faut identifier quels sont les territoires qui doivent être dédiés à l'agriculture et à la protection des paysages et il faut le négocier dans le cadre de l'élaboration des PLU des communes. Il y a des outils, il faut les utiliser. J'ai envie de dire à la Chambre d'agriculture : venez travailler avec les collectivités !

**Atelier :** depuis quelques mois, les choses changent, en effet. Beaucoup de personnes s'interrogent sur la capacité à produire des terres agricoles pour l'alimentation. Les biocarburants ce n'est pas la vocation de l'agriculture, sa vocation est de nourrir les hommes. D'autre part, le Grenelle de l'environnement a hissé les problèmes climatiques au rang d'enjeu majeur du territoire et en particulier, a fait valoir l'importance de se nourrir avec des produits locaux. Pour ce qui concerne la forêt, près de 60% du territoire du ScoT est concerné et il va bien falloir l'exploiter, ce qui pose le problème du transport des marchandises sur des routes qui ne sont pas calibrées pour cela.

**CS :** Je connais des Chambres d'agriculture qui ont fait des « zonages agricoles », en tenant compte de la fertilité des terres, de leur vocation, de l'âge des exploitants...

**Atelier :** la Chambre d'agriculture va faire l'état des lieux dans tous les documents d'urbanisme

**Atelier :** dans les scénarii présentés, il faut pouvoir créer 4 000 emplois. Il a été précisé que pour cela, il faudrait créer l'équivalent de 2 ZAC du Causse. Où faut-il envisager de les créer ? Aux abords des routes, comme c'est le cas actuellement où les zones d'activités se situent pour l'essentiel le long de la RN 126 ? Et comment éviter de reproduire une zone d'entrée de ville comme Mérou-Chartreuse ?

Ce n'est pas facile, on le voit dans le cadre de l'élaboration de nos PLU, de faire des réserves foncières compte-tenu des contraintes, comme la protection de l'activité agricole ou la protection des paysages d'entrée de ville...

Les zones d'activités sont un sujet sensible, car dans ces zones convergent toutes les incohérences. L'échelle du ScoT est la bonne échelle pour réfléchir sur ces sujets. Comment désenclaver le territoire, éviter le mitage et ne pas réaliser des zones d'activités qui « étouffent » les axes de circulation. Déjà, les emplois tertiaires peuvent se trouver en ville. Ensuite, dans les zones d'activités le long des axes, il faut des coupures d'urbanisation, des respirations. Il faut réfléchir à leur situation, auprès des villes, ou alors, si elles sont réalisées en campagne, elles vont générer de l'habitat autour, et là, on peut arriver à des déséquilibres urbains.

Comment favoriser le retour des habitants qui s'en vont, après leurs études, par exemple ? Le territoire bénéficie de logements pas chers encore, de déplacements faciles, l'offre de loisirs et de culture est de très bon niveau. Pourquoi, les jeunes ne reviennent-ils pas ? La création de 4 000 emplois pourrait permettre ce retour, en même temps qu'une modernisation des rapports sociaux, la société locale évoluerait, s'enrichirait.

**CS :** dans ces 4 000 emplois, on peut compter sur une part d'emplois résidentiels, par exemple, le taux des emplois résidentiels dans l'agglomération toulousaine est de 58% en moyenne. Donc, ces 4 000 emplois ne seraient pas accueillis que dans des zones dédiées. Les professions libérales, par exemple, se trouvent en ville, les services aux entreprises aussi, puisque beaucoup d'entre elles externalisent. Le ScoT doit donc prendre cette réalité en compte. Des emplois seront créés dans les zones U des PLU, et il faut prévoir en plus, pour une partie d'entre eux, des réserves foncières. Par exemple, si les ateliers de montage de l'A380 se sont installés à Toulouse, c'est parce qu'on avait prévu de longue date, une réserve foncière de près de 300 ha dans les PLU. Si cela n'avait pas été le cas, l'A380 aurait été monté à Hambourg.

Dans les zones urbaines, des lieux peuvent accueillir l'emploi, dans le cadre de restauration de bâtiments ou de constructions nouvelles, c'est une solution à ne pas négliger, économe en espace et surtout, ces emplois bénéficient de la proximité des équipements urbains et des services grâce aux financements publics qui ont créé de la valeur ajoutée aux territoires urbains. La ZAC du Causse profite de la proximité de l'aéroport, c'est intéressant pour l'accessibilité externe, mais en matière d'accessibilité interne, qu'en est-il ? Y a-t-il vraiment besoin d'autres zones d'activités ? Reproduire une entrée de ville comme Mélou-Chartreuse, ce n'est pas favorable à l'attractivité du territoire. Il faut y réfléchir.

**Atelier** : oui, il faut autoriser la mixité des fonctions en ville. Et il faut une initiative publique pour faire des réserves foncières.

De plus, certaines entreprises ont besoin de pouvoir s'étendre sur leur site, c'est un enjeu pour leur maintien sur le territoire.

Il faut penser à l'accueil artisanal aussi. L'artisanat est partout dans les centres des villes et dans les bourgs ruraux. Il faut donc réfléchir aussi à des zones d'activités au niveau des communes.

La Vallée du Thoré, par exemple a des besoins dans ce sens. Une étude sur l'utilisation des friches industrielles y a été faite par le CAUE, mais pour concrétiser des projets, c'est un vrai parcours du combattant ! La demande des industriels est parfois : « à combien de kilomètres ou de temps se trouve l'autoroute », et à cet égard, la situation n'est pas favorable.

Il faut rappeler que le territoire est fort d'entreprises diversifiées. Beaucoup d'emplois industriels ont été externalisés et sont maintenant comptabilisés en emplois de services. Le territoire bénéficie du leader Pierre Fabre et de sa participation au pôle CBS, et par ailleurs, il dispose de nombreux autres emplois dans des secteurs industriels comme la mécanique, l'agroalimentaire... et tout cela représente un potentiel de croissance réel. Pour ce qui concerne le fret ferroviaire, la CCI y travaille et il devrait être à nouveau organisé sur le territoire.

**CS** : le ScoT, à son niveau va définir un certain nombre de principes : trame viaire, paysagères, espaces publics, les lieux préférentiels d'accueil de population nouvelle, comment on réalise des réserves foncières..... et ce sont les PLU qui vont préciser. Le PLH (programme local de l'habitat) doit préciser comment on accueille cette nouvelle population. Un schéma de développement économique peut aussi être réalisé, pour préciser tout ce qui vient d'être évoqué (artisanat, friches, réserves foncières.....) Mais tous ces documents doivent être rattachés à un projet.

### **Attractivité et logements**

**CS** : alors parlons maintenant de l'accueil en matière de logements. Dans quoi vont habiter les ménages actuels et futurs, dans du collectif, en maison individuelle ?

**Atelier** : dans le mazamétain, il y a un manque en matière d'investissements privés pour les lotissements. C'est pourquoi, la commune a fait le choix de réaliser un lotissement sur un terrain en réserve foncière depuis une trentaine d'années, avec l'aide du CAUE. Parallèlement à cela, dans le tissu urbain, les friches que sont les anciens magasins à laine, sont achetées par des investisseurs qui réhabilitent plus ou moins bien pour réaliser des logements. Nous nous interrogeons, car le nombre de permis déposés risque de conduire à une offre supérieure à la demande.

Il y a un problème par rapport à ces friches industrielles. Tant que le territoire est en dépression économique et démographique, elles sont rejetées. Puis quand la population revient, c'est bien souvent une classe aisée qui réinvestit ces quartiers. Concernant les logements neufs, aujourd'hui, on vend du logement comme un produit de consommation. Comment réinvestir qualitativement les centres et leurs périphéries ?

**CS :** les friches industrielles peuvent véritablement constituer un facteur d'identité et d'attractivité selon comment elles sont réinvesties, à voir l'expérience bordelaise des « échoppes », ou les réhabilitations dans les villes du nord de la France...

Les acteurs du logement sont nombreux ; politiques, techniciens, habitants, promoteurs.... ; et tous ces gens là ne se parlent pas. Il faut qu'ils se rencontrent. Si on laisse faire le simple jeu des acteurs, on produit de la banalité, on est contre-performant, le contraire de l'attractivité.

Par ailleurs, le mitage est important, ici comme ailleurs, en particulier en Midi-Pyrénées. Mais qu'est-ce que ça va donner dans 20 ou 30 ans ? Les ménages construisent des maisons individuelles qu'ils financent parfois sur la durée de toute une vie. Alors dans ces conditions, même sur des petites parcelles, on peut être bien chez soi, bien à côté des autres et près des services. En plus, on vieillit, on aura besoin de services spécifiques, de gens à proximité. S'isoler sur des parcelles de 2 000 m<sup>2</sup>, ce n'est pas une solution et c'est prédateur d'espace. Il faut réfléchir pour mieux répondre à tous ces besoins, réfléchir sur une certaine densité. A Toulouse, le Maire dit par exemple : « je paie cher des transports en commun, ce n'est pas pour qu'il n'y ait personne dedans ! » C'est pour cela que la ville se transforme et évolue vers plus de densité. Sur l'agglomération toulousaine, on assiste à une véritable mise en place de la proximité habitat-emplois-services, en couronne, ce n'est pas encore le cas, mais cela ne va pas tarder. On y prend progressivement conscience que sur des petites parcelles, on peut faire des logements différents, de qualité et diversifier l'offre (individuel, collectif, accession, locatif....).

**Atelier :** la CACM doit renouveler son PLH, l'année prochaine, en lien avec le ScoT et en association avec les bailleurs sociaux, les consulaires, le monde associatif, en particulier qui s'occupe des logements d'urgence ou temporaires. On associe aussi maintenant, dans les réunions, les agences immobilières.

La Ville de Castres s'est donnée des limites à l'urbanisation. Elle n'urbanisera pas au-delà des voies rapides (VUN, rocadés...) ; à l'intérieur, il faut densifier. Mais les produits qui partent couramment sont des maisons de 150 m<sup>2</sup> sur des lots de 800m<sup>2</sup>. Le COS n'est pas utilisé. Et sur un secteur où un aménagement de qualité est envisagé, pour se démarquer de l'offre habituelle et de ce que font les promoteurs, avec des allées piétonnes, cyclables, cavalières et des noues pour le pluvial... les lots ne font pas moins de 1 500 m<sup>2</sup>, ce qui est contraire à la volonté de densifier.

Plus les parcelles sont petites, plus il faut que le projet d'ensemble du nouveau quartier soit étudié.

Il faut construire dans les zones déjà urbanisées, arrêter le mitage par l'habitat individuel, offrir des logements en centre ville, attractifs et confortables pour les personnes âgées, par exemple, et freiner cet « appétit de territoire ».

## Atelier 2

**Quelle mobilité durable et quelle accessibilité au sein de ce territoire ?**  
Florence Saint-Paul (FSP), directrice du CETE Sud-Ouest

---

### **Gares SNCF, routières, Libellus : localisation, cohérence des offres**

**FSP :** Le Pays d'Autan est traversé par une voie ferrée comprenant 3 gares : comment favoriser l'utilisation du train, quels aménagements à prévoir ? Est-ce que ce mode peut être porteur de développement ?

**Atelier :** A Castres, la gare SNCF et la gare routière sont de chaque côté du centre ville. Les multiples Autorités Organisatrices des Transports (3 AOT sur le territoire : CACM, Conseil Général 81, Conseil Régional) ne facilitent pas la cohérence.

La nouvelle politique patrimoniale de RFF (Réseau Ferré de France) peut créer des opportunités foncières à saisir par les collectivités.

Le déplacement d'une gare SNCF semble très difficile ; par contre, le déplacement des autres gares pour constituer de véritables pôles favorables à l'intermodalité semble plus réalisable.

**Atelier :** Il est nécessaire d'améliorer la cohérence des offres de transport en commun : car, bus, train. L'axe Castres-Toulouse est révélateur de l'absence de cohérence entre le train et le car.

**Atelier :** Les autorités organisatrices réfléchissent à l'interopérabilité entre les différents modes, comme en matière de billetterie par exemple, c'est-à-dire qu'un même billet pourrait permettre de passer d'un car du Conseil général à un bus urbain...

**Atelier :** Il faut réfléchir aussi à la complémentarité entre la route et le fer. Comment utiliser le fer non seulement pour un rabattement sur Toulouse mais aussi pour un fonctionnement du type « navette » interne au Pays ? Cela repose la question des gares. Dans les années 90, une étude avait été réalisée où avait été évoquée l'hypothèse du Tram/Train.

Quelles extensions/modifications de la voie ferrée pour « récupérer » des zones de développement éloignées comme la ZAC du Causse ?

### **Transports en commun : le périmètre de transports urbains en question :**

**Atelier :** Il est nécessaire d'examiner les moyens d'étendre les transports en commun aux deux extrémités de l'agglomération. Comment élargir le Périmètre de Transport Urbain (périmètre de compétence des transports) pour permettre à Libellus de desservir des communes hors Communauté d'agglomération Castres-Mazamet ?

**FSP :** quel service de transport apporter en milieu rural ? Car, bus, mini bus, transport à la demande ? Il est très difficile de desservir des territoires peu denses à un coût acceptable : il faut donc un lien entre politique d'aménagement urbain et politique de transport : 80% des déplacements sont des déplacements de proximité générés par la forme urbaine que les communes développent.

**Atelier** : Le réseau de transports urbains de Castres est conçu pour répondre prioritairement à sa clientèle captive, les scolaires. La contrainte principale du réseau n'est pas la complémentarité par rapport à l'offre commerciale (SNCF, CG81) mais la desserte des lycées et collèges.

### **Quel modèle urbain pour favoriser les modes alternatifs à la voiture ?**

**FSP** : comment favoriser un développement urbain qui soit plus favorable à l'utilisation des transports en commun, aux modes doux : vélo, marche ?

**Atelier** : à chaque création d'un lotissement, d'une zone d'activités, il faut réfléchir aux déplacements au quotidien qui vont être générés : comment éviter de trop sectoriser la ville ?

**Atelier** : la sectorisation notamment pour des activités générant des nuisances est souhaitable : exemple des sites de traitement des déchets.

**FSP** : Nous devons aussi réfléchir à l'offre d'habitat. Est-ce que l'offre de base, constituée du pavillon, répond à l'ensemble du parcours de vie d'une famille ?

**Atelier** : Quel scénario voulons nous ? Un scénario où seraient concentrés les pôles générateurs de déplacements, les grands équipements, ce qui favoriserait l'utilisation des transports en commun ou un scénario où ces grands équipements constitueraient un maillage du territoire et le rendraient plus équilibré ?

**Atelier** : Comment éviter, restreindre les grandes zones commerciales en périphérie des villes et favoriser au contraire le commerce de proximité et la réimplantation des centres commerciaux en centre-ville plus favorable à une bonne utilisation des transports en commun et des modes doux ? Au pire, comment favoriser les navettes permettant de desservir ces zones souvent négatives pour nos entrées de ville ?

**FSP** : Lors du Grenelle de l'environnement, ont été évoqués la réalisation d'ecoquartiers dotés d'équipements de proximité favorisant les déplacements sans voiture. Le territoire est-il candidat à ce type d'opérations ? Les villes moyennes ont une carte à jouer valorisant leurs équipements et leurs services.

### **Les modes doux : le Vélo**

**Atelier** : la part des accidents des deux roues est anormalement élevée sur le département.

**Atelier** : il est nécessaire de développer les réseaux de piste cyclable et notamment leur continuité ; leur utilisation viendra naturellement si le réseau est dense, continu et sécurisé.

**Atelier** : nous devrions prévoir des pistes cyclables sur toutes les opérations d'aménagement.

**Atelier** : il faut consacrer une part des investissements communaux au renforcement et à la cohérence des réseaux de pistes.

**Atelier** : Les grands équipements structurants à venir devraient obligatoirement être réalisés sur des zones bien desservies tant par les transports en commun que par les pistes cyclables.

**Atelier** : les opérations de promotion du vélo du type « VELIB » ne sont pas adaptées aux villes moyennes. La priorité doit être donnée à la réalisation des infrastructures en constituant des réseaux de pistes structurants. Des initiatives de location/prêt de vélo peuvent être menées en complément.

**Atelier** : des efforts peuvent être engagés pour créer des voies mixtes ou voies vertes permettant la cohabitation des modes.

### **Le covoiturage :**

**Atelier** : Face à l'augmentation des coûts du carburant, des initiatives de covoiturage sont naturellement nées sur les emplois postés ou à horaires fixes ; comment les développer ?

**FSP** : A la Cité administrative de Toulouse, il a été mis en œuvre une base de données pour favoriser le covoiturage mais l'expérience a démontré que la plupart des gens intéressés attendent un contact, une incitation.

**Atelier** : Les collectivités peuvent peut-être favoriser ce mode en apportant une réponse sur la « mise en relation ». Des efforts doivent être réalisés pour identifier la localisation de parkings et leur sécurisation. Dans le cadre du projet autoroutier Toulouse-Castres, il est nécessaire d'intégrer dans les réserves foncières des parkings de covoiturage à proximité des échangeurs.

### **Politique Foncière :**

**Atelier** : La constitution de réserves foncières pour les transports, éventuellement en site propre, pour les parkings de covoiturage, pour les zones d'habitat et d'activités, pour améliorer les entrées de ville est nécessaire. Comment la constituer ? Les outils fonciers du PLU sont-ils suffisants ? Doit-on examiner la possibilité de mettre en œuvre un établissement public foncier local\* ? A l'échelle du SCoT ?

**FSP** : Il est important que le SCoT permette aux collectivités d'identifier le foncier stratégique pour répondre au projet de développement.

**Atelier** : Dans ce foncier, nous devons intégrer le contournement des villages situés sur l'axe de la RD 612.

*\* un établissement public foncier local est un établissement géré par les collectivités. Son objectif est :*

- *de mener une démarche locale d'anticipation foncière, basée sur les choix locaux en matière de planification, au travers du SCoT, des PLU ou des PLH...*
- *de faire fonctionner une structure spécialisée dans la stratégie foncière, l'acquisition et le portage foncier...*

### Atelier 3

#### **Comment concilier développements urbains et paysages, quelle proximité urbanisme/nature ?**

Patrick Urbano, direction de l'eau et de l'environnement du Conseil Général

12 participants

Mots clés :

- Proximité
- Diversité
- Qualité de vie / services / loisirs
- Corridor écologique / espaces verts / zones naturelles
- Agriculture / Forêt / Eau / Energie (éolien)
- Attractivité / « image de marque »
- Protection / contraintes /
- Règles / accompagner l'évolution / gestion raisonnée
- Equilibre / trame verte / maillage
- Transversalité / transports / habitat / réseaux / Déchets...
- Etalement urbain / lotissements
- Qualitatif / Atouts patrimoniaux
- Prise de conscience

#### **Proximité / diversité / qualité de vie**

Avec la variété des paysages (7 unités paysagères qui se côtoient sur quelques kilomètres) l'une des caractéristiques du pays d'Autan est la grande proximité entre milieux à caractère urbain, rural et naturel associée à une grande diversité paysagère.

Paysages et espaces naturels sont appréciés et font la qualité de vie du territoire. Ils font partie des éléments « d'aménités » (circulation aisée, peu de contraintes spatiales...) qu'offrent des territoires tels que celui du SCoT et participent à son attractivité.

Ce ne sont pas forcément des espaces classés, ou remarquables, mais des « espaces d'intérêt naturel et paysager » souvent inventoriés et repérés mais pas forcément protégés (ZNIEFF, ENS..).

En outre, dans des espaces souvent jugés « ordinaires » car très quotidiens, le maintien de certaines caractéristiques paysagères (arbres isolés, bois, haies champêtres, chemins creux, ruisseaux, fossés...) concourent à préserver un réseau de structures linéaires qui jouent un rôle essentiel en terme de biodiversité (corridors écologiques).

On peut aussi leur associer des espaces aménagés, tel Gourjade, qui est de ce point de vue un atout pour le territoire, avec peu d'équivalent en Midi-Pyrénées.

Cette caractéristique constitue, à la fois, un atout pour le territoire mais également un risque en termes de déstructuration et de banalisation. Milieux naturels et paysages sont souvent très proches de l'urbanisation et donc vulnérables vis-à-vis de la consommation de l'espace. Cette dernière est la base de nombreux dysfonctionnements et sa gestion raisonnée pourrait être le fil rouge du SCoT.

### **Étalement urbain / mitage**

Les centres villes perdent des habitants. L'étalement urbain est significatif autour de Castres comme de Mazamet par exemple. La pression sur les zones constructibles auprès des mairies est générale. Les communes se placent systématiquement dans une logique d'accueil d'habitants avec le lotissement comme seul outil d'aménagement. Les autres outils, permettant l'accueil dans les zones déjà urbanisées, sont peu utilisés (opérations de réhabilitation ou de renouvellement urbain, OPAH...).

Le mitage qui en résulte pose des problèmes notamment pour l'alimentation en eau potable, les réseaux électriques, la collecte des ordures, l'entretien des voiries, etc.

Il convient donc de promouvoir la concentration et la densification du tissu urbain dans l'optique d'une utilisation optimale de l'espace en respectant ses diverses vocations.

Gestion de la ressource en eau, efficacité des réseaux, des transports et diverses collectes doivent être associés avec la préservation des caractères paysagers et des espaces d'intérêt naturel dans l'optique d'une gestion plus économe et plus durable des espaces qui fondent la qualité de vie et l'attractivité.

### **Paysages / forêts**

Le rôle de l'agriculture et de la forêt est indéniable dans la structuration des paysages du pays. Leur maintien est aussi important vis-à-vis des corridors écologiques.

Mais vouloir « figer » les paysages avec une logique de sauvegarde de leur état actuel est illusoire. Au niveau de la forêt par exemple, le territoire du SCoT et ses alentours ont connu des phases de développement et de récession selon les époques qui ont totalement transformé le paysage.

L'approche consiste plutôt à accompagner les évolutions permanentes des paysages et des milieux naturels. A ce titre, une réflexion doit être menée concernant l'exploitation forestière des grands massifs du Pays.

### **Agriculture**

Le type d'agriculture « raisonnée » au sein du SCoT fait du monde agricole un acteur clé tant sur le plan de la biodiversité que sur celui des paysages. Mais la fin des aides agricoles en 2013 ne va-t-elle pas remettre en question le rôle « d'aménageur » que les agriculteurs tiennent pour partie ?

Leur rôle est incontestable et leur maintien indispensable. Il s'agit de trouver un modèle économique viable pour l'avenir. Une attention particulière pourrait être apportée au développement des systèmes agri environnementaux.

Les collectivités quant à elles, peuvent avoir sur des espaces de proximité, une action d'entretien aussi nécessaire qu'efficace. Ce peut être à l'image du traitement paysager de la ZAC du Causse par exemple, mais ce doit être aussi pour des espaces de proximité plus anodins mais importants pour la qualité de vie.

## **Biodiversité**

Les espaces périurbains et naturels du Pays d'Autan présentent, à la fois, des caractères paysagers et des qualités environnementales, écologiques. Ils jouent un rôle non négligeable en matière de biodiversité. Dans des espaces qui conservent encore un certain équilibre, la permanence de corridors écologiques (structures linéaires de haies, chemins, ruisseaux...) associée à des pôles – réservoirs de nature (espaces naturels, boisements...) assurent les conditions essentielles au maintien de la diversité des espèces (rôle de connectivité permettant les échanges génétiques et le déplacement des populations).

Ne pas fragmenter les espaces d'intérêt naturel, ne pas les compartimenter est un enjeu pour la conservation de la biodiversité.

## **Eau**

L'eau représente pour le territoire :

- une image de marque, par son caractère patrimonial, culturel, naturel
- un risque
- un élément structurant en termes d'habitat, de réseaux...

La qualité de l'eau s'améliore, par la disparition d'entreprises autrefois polluantes, mais aussi par la généralisation des stations d'épuration industrielles pour les entreprises existantes.

Mais des contraintes subsistent :

- qualité : la consommation directe est possible aujourd'hui en tête de bassin mais en certains endroits du pays la présence de nitrate en surface ou de fluor en profondeur nécessite des forages profonds ;
- quantité : plusieurs cours d'eau (en particulier le Bernazobre) sont concernés par une période d'étiage

Le stockage de l'eau est une question abordée dans le plan de gestion des étiages du Tarn comme dans les réflexions du SAGE Agout ; une logique de hiérarchisation est privilégiée :

1. en premier lieu, rechercher les économies possibles
2. ensuite, optimiser les réseaux existants sur lesquels les pertes sont actuellement de 30 à 40% selon les secteurs
3. enfin, faire du stockage si les deux premières solutions ne suffisent pas.

## **Eolien**

Si le sujet reste épidermique, il doit cesser d'être tabou. Cependant la logique de rentabilité immédiate qui caractérise l'éolien aujourd'hui, à l'image de la création de nombreux lotissements, freine le développement de cette énergie.

La réflexion menée au niveau du Parc Naturel du Haut Languedoc sur le potentiel éolien témoigne d'une responsabilité collective vis-à-vis du développement de cette énergie. Les élus doivent se prononcer sur ce qu'ils veulent.

La participation de la population à la définition d'un projet, à ses retombées locales, peut donner du sens et faciliter l'appropriation du projet. Les Zones de Développement Eolien (ZDE) sont intéressantes à ce titre. Si elles conditionnent les possibilités de rachat par EDF, elles permettent surtout d'appréhender de façon globale et durable (prise en compte de la dimension patrimoniale) les choix d'implantation. Elles permettent, en outre, de constituer un argumentaire objectif et précis pour l'appréciation de l'opportunité d'un projet (potentiel éolien, possibilités de raccordement, protection...), et sa cohérence à l'échelle intercommunale

L'objectif ne peut être la consommation locale du courant produit car l'ensemble du réseau EDF est interconnecté et il n'y a pas de stockage ; la logique pour les éoliennes est différente de celle d'un réseau de chaleur qui produit de l'énergie localement pour une consommation dans le pays.

Les études d'implantation d'éoliennes dans des zones commerciales, zones d'activités, pourrait être poussées car leur acceptation semble plus facile que dans des espaces naturels.

### **Entrée de villes – zones d'activités - autoroute**

Les zones commerciales, artisanales, industrielles ne sont généralement pas considérées comme des espaces publics ; s'il convient d'éviter le désordre architectural et de rechercher une harmonisation de la signalétique, il conviendrait aussi de leur donner un sens urbain et de les structurer en conséquence : cheminement, espaces verts...

L'autoroute va entraîner des bouleversements sur l'habitat par la création d'échangeurs, mais aussi sur l'implantation de zones d'activités par un effet « vitrine ». En l'absence de réflexion, le risque est élevé de renforcer le mitage et de créer une urbanisation anarchique le long du tracé au détriment des paysages et des atouts environnementaux.

Il faut déterminer des limites pour circonscrire la construction ; rendre plus contraignante la construction en périphérie. Ceci d'autant plus si l'on est dans une perspective d'accueil de +10 000 habitants ; il s'agit de savoir où et comment ?

### **Quelles zones à protéger choisir ? Comment faire pour les protéger ?**

Les « espaces naturels » sont des atouts pour le cadre de vie et pour l'attractivité du territoire ; ils doivent être considérés comme des composantes indispensables du développement.

Le Padd doit servir à définir une règle du jeu dont l'objectif général est la préservation du cadre de vie. Il peut se traduire par la formalisation d'une trame verte, définissant par exemple :

- les espaces de grand intérêt naturel

- les « espaces verts » de proximité, entendu comme des espaces ordinaires de proximité à l'instar des fossés, ruisseaux, chemins ruraux, bosquets...
- les parcs publics
- les espaces de liaison entre les différentes entités (corridors écologiques)
- les liaisons douces, sentiers de grande randonnée...
- ...

Il s'agit de développer un projet structuré associant des espaces à vocations complémentaires. Trame verte (paysages de caractère, espaces naturels, boisements. Corridors) et trame bleue (cours d'eau, ruisseaux et ripisylve, zones humides...) assemblées doivent offrir une armature au projet d'aménagement et de développement porté par le PADD. La préservation des corridors écologiques repose sur des critères communs à la préservation des caractères paysagers, fondement du cadre de vie et porteur d'attractivité.

Une telle préoccupation pourrait soutenir la promotion d'un territoire pertinent en terme de qualification de tous les espaces.

A côté de critères quantitatifs, des critères qualitatifs doivent être introduits comme l'accessibilité de ces espaces au public.

### **Quel intérêt d'un SCoT alors que tous les PLU sont achevés ou presque ?**

Le SCoT est un exercice sur le long terme. Le PADD est transversal par les différents thèmes traités (transports, habitat, environnement...). Il peut ainsi servir à la définition de règles pour une gestion raisonnée du territoire afin d'en assurer l'attractivité.

C'est la prise de conscience par les différents acteurs du SCoT, des atouts patrimoniaux et de l'intérêt de les valoriser, qui peut permettre la bonne mise œuvre du projet et son appropriation au travers de la mise en œuvre des PLU et tout autre programme d'aménagement.