



PAYS DU VIGNOBLE GAILLACOIS, BASTIDES ET VAL DADOU

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE



Projet d'aménagement et de Développement Durable



Dossier Approuvé

11 mai 2009 - comité syndical

créham BKM

imprimé sur papier recyclé



Sommaire

	Pages
Les objectifs pour l'environnement et les paysages	2
A - Préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers	3
B - Protéger les qualités paysagères et patrimoniales et utiliser ces qualités dans l'aménagement du territoire	4
C - Préserver la ressource naturelle en eau	5
D - Prévenir les risques majeurs et veiller à la préservation de la santé humaine	6
E - Contribuer à la lutte contre l'émission de gaz à effet de serre	6
Les objectifs pour l'habitat et l'économie	7
A - Organiser et maîtriser l'urbanisation	8
B - Créer des emplois pour alimenter la dynamique du territoire	12
C - Mettre en place les conditions nécessaires pour l'accueil des entreprises	14
Les objectifs pour les services	16
A - Concevoir le développement et la répartition de l'offre de service en cohérence avec l'organisation du territoire	17
B - Anticiper l'adaptation et la mise à niveau de l'offre de services à la population	19
Les objectifs pour les déplacements	21
A - Articuler les stratégies de développement urbain et les politiques de déplacements	22
B - Renforcer le rôle des réseaux collectifs pour les déplacements interurbains	23
C - Développer les réseaux cyclables et inciter au report modal vers le vélo	26
D - Renforcer le réseau routier inter-agglomérations et de contournement urbain autour du pôle Gaillacois	27
E - Préserver le réseau routier primaire, et anticiper son amélioration pour l'adapter à l'évolution des flux	29

Préambule

L'objectif stratégique du SCOT du Pays "Vignoble Gaillacois, Bastides et Val Dadou" est de mettre en œuvre un **aménagement équilibré du territoire**, favorisant l'emploi par l'activité économique, facilitant le maintien et l'installation de populations et préservant les qualités paysagères et patrimoniales, et de prendre en compte les éléments fondamentaux **d'un développement durable**.

Les autres orientations stratégiques, déclinées ci-après, sont des applications sectorielles de l'objectif global.

Les objectifs pour l'environnement et les paysages

A - PRESERVER LES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS

- ❑ **Conserver les espaces naturels, agricoles et forestiers pour leurs qualités actuelles et potentielles.**

La trame verte du territoire est à considérer de façon globale pour ses ressources alimentaires, énergétiques et écologiques. Les vocations des espaces peuvent évoluer dans cette logique, mais leurs potentialités de ressource sont à conserver. En effet, le déclin d'une des vocations de la trame verte ne peut pas justifier une consommation forte et irréversible des espaces concernés.

- ❑ **Préserver les espaces naturels d'intérêt pour la biodiversité**

Les espaces naturels d'intérêt écologique majeur doivent bénéficier d'une protection durable : les grands massifs forestiers, les milieux calcicoles de la frange nord du territoire, les zones humides.

Pour maintenir l'intérêt biologique des milieux calcicoles sur la partie nord du territoire, il est nécessaire d'empêcher leur évolution vers un stade boisé.

- ❑ **Conforter le caractère multi-fonctionnel des grands massifs forestiers**

La gestion multifonctionnelle des grands espaces forestiers du territoire doit pouvoir combiner les fonctions économiques, sociales et environnementales de la forêt.

- ❑ **Conforter le réseau écologique sur les plateaux et collines agricoles et dans les grandes vallées**

Le réseau de petits boisements dispersés dans le territoire agricole doit être préservé en raison des nombreuses fonctions physiques et biologiques bénéfiques au territoire qu'il assure.

Il peut être utilement affirmé en :

- en améliorant les connexions biologiques entre les masses boisées, sur les collines (création de haies, bandes boisées, ripisylves),
- en renforçant la trame végétale (bosquets, ripisylves) dans les plaines alluviales du Tarn et du Dadou, où elle est peu développée.

B - PROTÉGER LES QUALITÉS PAYSAGÈRES ET PATRIMONIALES ET UTILISER CES QUALITÉS DANS L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

☐ Protéger les sites et paysages d'intérêt pour l'identité du territoire

Il est essentiel de maintenir les identités du territoire tout en acceptant ses évolutions. La protection des sites et paysages d'intérêt (la Grésigne, les espaces viticoles, la localisation spécifique des bourgs et hameaux,..) permettra d'éviter la banalisation du territoire.

☐ Prendre en compte le patrimoine local dans tous les projets

Outre le respect du patrimoine protégé, la prise en compte du patrimoine local non protégé doit s'inscrire dans ce même objectif identitaire.

☐ Revaloriser les centres anciens

Poursuivre et soutenir les initiatives de revalorisation des centres des villes, villages et hameaux.

☐ Organiser le territoire à partir des qualités paysagères

L'organisation du territoire à partir des qualités paysagères actuelles et potentielles est à rechercher. La prise en compte de ces qualités dans les nouveaux quartiers, les zones d'activités, les équipements publics, les infrastructures,... participera également à l'identité du territoire.

C - PRESERVER LA RESSOURCE NATURELLE EN EAU

□ Garantir la sécurité de l'approvisionnement en eau potable

L'approvisionnement en eau potable doit être rendu plus sûr et durable tout en préservant la ressource en eau. Pour cela, il est essentiel de :

- poursuivre la protection des captages qui est une nécessité inscrite dans les dispositions législatives et dans le SDAGE Adour-Garonne,
- sécuriser l'approvisionnement en réalisant les interconnexions complémentaires nécessaires entre les ressources d'approvisionnement,
- mener des politiques d'économie d'eau.

□ Améliorer et préserver la qualité globale des cours d'eau

La gestion de l'eau et sa santé sont des enjeux majeurs pour le territoire. Pour restaurer et garantir cette qualité (physico-chimique et biologique), il est important de poursuivre la mise en œuvre de programmes visant à :

- améliorer le fonctionnement du réseau de collecte et des ouvrages de traitement des eaux usées,
- lutter contre les pollutions diffuses d'origine agricole, industrielle et domestique,
- assurer une gestion équilibrée des étiages,
- préserver les berges, renforcer et entretenir la végétation rivulaire,
- assurer la libre circulation des poissons migrateurs et la fonctionnalité des frayères.

Il est également souhaitable d'engager une politique de gestion des eaux pluviales.

D - PREVENIR LES RISQUES MAJEURS ET VEILLER A LA PRESERVATION DE LA SANTE HUMAINE

☐ Gérer le risque d'inondation

Le risque d'inondation est une menace importante sur le territoire pour les biens et les personnes. La prise en compte de ce risque passe outre l'application des Plans de Prévention des Risques d'Inondation sur une partie du Pays par :

- la mise en œuvre d'une politique cohérente de gestion des eaux pluviales, avec pour priorité la lutte contre l'imperméabilisation des sols et l'intégration de mesures de bonne gestion des eaux pluviales dans les projets de développement,
- la préservation et la valorisation des champs d'expansion des crues,
- la préservation des zones humides.

☐ Limiter les risques pour la santé publique

Pour assurer la santé publique, il est indispensable de maîtriser l'exposition des populations aux nuisances sonores liées aux activités, aux infrastructures et de maintenir une qualité de l'air bonne, en limitant les émissions de polluants.

E - CONTRIBUER A LA LUTTE CONTRE L'EMISSION DE GAZ A EFFET DE SERRE

Face aux engagements européens et nationaux sur les changements climatiques, le Pays doit s'engager dans son développement vers une diminution des consommations énergétiques et une limitation des gaz à effet de serre.

Pour cela, il est important de :

- développer les énergies renouvelables et valoriser le potentiel d'énergies présent sur le territoire : énergie bois, solaire, éolien, géothermie,...
- améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments,
- encourager les formes de bâti à la qualité des constructions plus économes en ressources naturelles et les éco-quartiers,
- offrir des alternatives à la voiture : transport collectif, déplacement doux,
- développer l'urbanisation à proximité des lignes de transport collectif,
- limiter le développement urbain en dehors des villes, villages et hameaux,
- favoriser le développement de l'emploi à proximité des sites d'habitat.

Les objectifs pour l'habitat et l'économie

A - ORGANISER ET MAITRISER L'URBANISATION

1. Mettre en place les conditions d'une croissance raisonnée et équilibrée à l'échelle du territoire et de ses secteurs

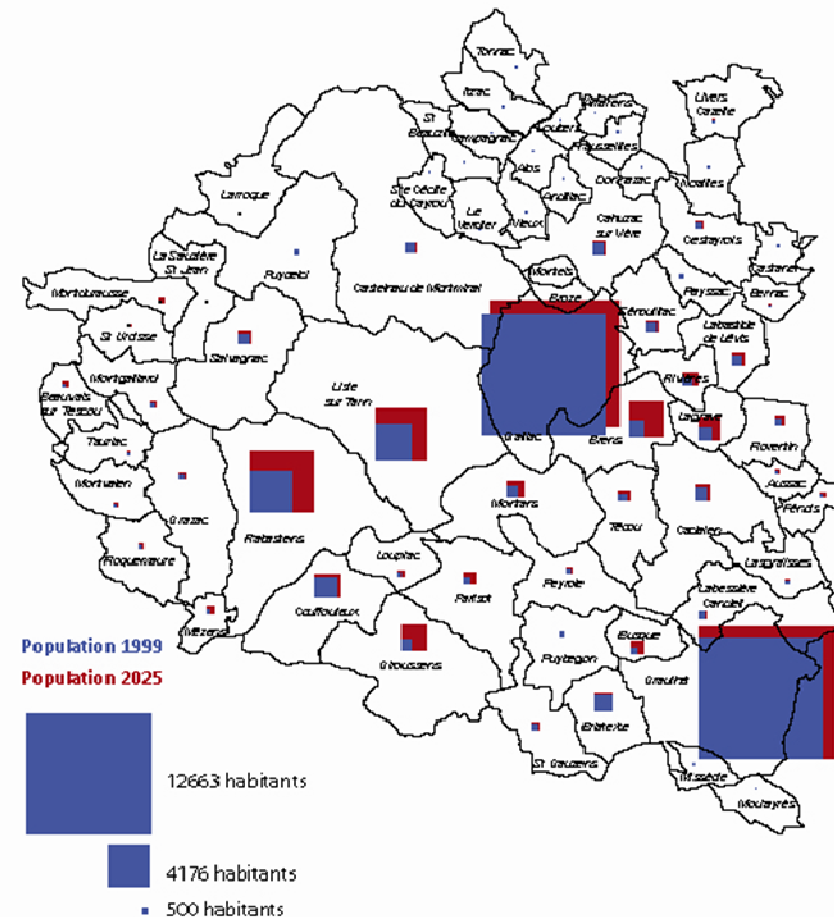
Le territoire a subi ces 8 dernières années une croissance démographique très importante. Ce phénomène s'explique notamment par la proximité des agglomérations toulousaine et albigeoise. L'offre foncière et immobilière sur ces territoires n'est plus suffisante pour satisfaire les besoins de la population qui se reporte alors sur les marchés voisins.

De plus, le cadre de vie et l'accessibilité à ces agglomérations ont favorisé l'arrivée de nouvelles populations.

Le pays est donc entré dans une phase de croissance qu'il faut aujourd'hui stabiliser pour ne pas générer de graves dysfonctionnements mais également une perte d'identité du territoire.

Les élus ont donc fixé comme objectif à ne pas dépasser une croissance égale à celle que le Pays a connu ces 8 dernières années.

Ainsi la population du Pays en 2025 pourrait être d'environ 80.000 habitants soit environ 18.000 habitants de plus qu'en 2005.



Cette croissance démographique doit être répartie sur l'ensemble du territoire et ne doit pas être à l'origine d'une nouvelle structuration du Pays.

Les élus ont souhaité maintenir les grands équilibres que l'on connaît aujourd'hui soit :

- les agglomérations de Gaillac et Graulhet qui sont voués à demeurer les 2 pôles urbains principaux du Pays,
- les petites villes (Rabastens/ Couffoulex et Lisle sur Tarn),
- les bourgs relais qui assure un maillage urbain et donc un accès aux commerces de proximité et aux services à l'ensemble de la population.

Cette croissance maîtrisée et organisée permettra d'une part de préserver les espaces agricoles et donc l'agriculture, principal vecteur de l'économie locale mais également les espaces naturels qui participent au cadre de vie et à l'identité du territoire.

D'autre part, le développement nécessaire des équipements et services à la personne pourra être anticipé.

Pour satisfaire la croissance du territoire, ce sont environ 11.500 résidences principales qu'il va falloir produire d'ici 2025.

Ces 11.500 logements permettront d'une part d'accueillir les 18.000 nouveaux habitants et d'autre part de prendre en compte le desserrement des ménages.

2. Développer une offre d'habitat diversifiée et de qualité

☐ Accroître l'offre de logements locatifs sociaux

L'offre en logements locatifs sociaux ne représente que 4% du parc des résidences principales. Cette offre demeure encore largement sous-dimensionnée au regard des besoins qui émanent du territoire. De plus, cette offre est concentrée principalement sur les 2 villes de Graulhet et Gaillac.

Sur les 64 communes, seules 21 communes (soit 1/3) possèdent aujourd'hui des logements sociaux.

Le parc de logements locatifs privés aux loyers de plus en plus élevés rend l'accès à un logement de plus en plus difficile pour une part non négligeable de la population.

De plus, l'augmentation des prix immobiliers bloque les parcours résidentiels en particulier des locataires du parc social, ces derniers ne libèrent donc pas de logement (les taux de rotation sont aujourd'hui très faibles).

Ainsi, il semble indispensable de développer l'offre locative sociale afin de proposer des logements à loyer modéré aux populations ayant des revenus modestes.

L'objectif que se sont fixés les élus est d'atteindre un pourcentage de logements sociaux d'environ 8 à 10% d'ici 2025.

Doubler le taux de logements sociaux en 20 ans est un objectif ambitieux puisque pour l'atteindre il sera nécessaire que 17 à 24% de la production de résidences principales soit dédiée aux logements locatifs sociaux.

☐ Encourager le Renouvellement Urbain et la réappropriation des logements vacants

"Reconstruire la ville sur la ville" est un des grands principes du développement durable qui est prôné par les différentes lois qui ont trait à l'urbanisme.

A l'échelle du Pays et dans un contexte de forte croissance démographique et donc de fort développement urbain, il s'agit d'une nécessité pour réduire la consommation d'espace destiné à l'habitat.

De plus, le renouvellement urbain permet de reconquérir et valoriser des espaces bâtis ou non, abandonnés, en friche. Le renouvellement urbain n'est pas réservé aux seules grandes villes, chaque commune, quelque soit son échelle peut mettre en œuvre le renouvellement urbain.

Dans le cadre de la ville de Graulhet, le renouvellement urbain doit passer par le traitement des friches industrielles (anciennes mégisseries).

Bien que le gisement de logements vacants soit faible, notamment en milieu rural, il semble important de favoriser leur réappropriation (notamment dans les centres urbains) pour d'une part valoriser le patrimoine et d'autre part produire des logements sans consommation foncière.

De plus, les extensions urbaines ne doivent pas être le seul mode de développement de l'habitat. Il est nécessaire de favoriser l'urbanisation des dents creuses ou tout espace non bâti en zone urbaine.

Ainsi à l'échelle du Pays, il est envisagé qu'environ 20% de la production de logements à l'horizon 2025 se fasse dans le cadre du renouvellement urbain, de la réappropriation des logements vacants et la densification du tissu urbain existant.

☐ Inciter à la réalisation de logements économes en foncier

Chaque année, en France, ce sont environ 60.000 ha qui sont artificialisés.

Cette artificialisation engendre une perte des ressources naturelles et agricoles et une imperméabilisation des sols généralement irréversible.

La maîtrise de ce phénomène constitue en enjeu fort de l'aménagement durable des territoires.

En 2004, les zones artificialisées représentaient 8,3% du territoire métropolitain. Entre 1994 et 2004, elles ont progressé de 15% (ce qui représente une superficie équivalente à un département français) alors que dans le même temps, la population n'a augmenté que de 5%.

L'un des objectifs de la Stratégie nationale de développement durable est de freiner le rythme de la consommation d'espaces naturels et agricoles par l'urbanisation.

Dans ce cadre, le Pays souhaite préserver son territoire et notamment son potentiel agricole, ce qui passe nécessairement par la mise en œuvre d'une urbanisation économe en foncier.

Le Pays souhaite rompre avec le modèle urbain qui a dominé ces dernières années (maison individuelle sur de grandes parcelles, dont la superficie pouvait excéder 2000 m²). Ainsi, les logements individuels sur des parcelles de taille moyenne (500 à 800m²) seront privilégiés tout comme les logements collectifs ou semi-collectifs.

Ainsi à l'horizon 2025, l'objectif fixé est une taille moyenne des parcelles d'environ 750m². En prenant ce ratio, la consommation foncière à destination de l'habitat serait d'environ 700 ha.

Cette nette diminution de la taille moyenne des parcelles permettrait d'éviter la viabilisation d'environ 700 ha en 20 ans (par rapport à une évolution tendancielle de la consommation foncière) et préserverait l'équivalent d'une dizaine d'exploitations agricoles.

B - CREER DES EMPLOIS POUR ALIMENTER LA DYNAMIQUE DU TERRITOIRE

Sans création d'emplois (et donc création d'entreprises), le territoire souffre d'un manque de ressources financières notamment, et n'a pas les moyens nécessaires au développement des services à destination de sa population (crèche, bibliothèque, équipements sportifs, ...).

Le développement économique est un des moteurs du dynamisme du territoire.

1. Maintenir un tissu urbain mixte afin de minimiser les déplacements

La spécialisation des zones concourt à augmenter les déplacements notamment domicile-travail. Dans un contexte d'augmentation durable du prix des énergies (notamment pétrole) et de volonté de minimiser les pollutions d'origine automobile, il semble indispensable de maintenir une mixité au sein des quartiers déjà constitués et d'encourager la mixité au sein des extensions urbaines.

La présence de commerces, d'activités économiques (tertiaires notamment) mais également de services sont autant de fonction à décliner au sein des futurs pôles d'habitat (particulièrement dans les pôles urbains).

La présence sur un même site d'une diversité de fonctions permet ainsi de minimiser le recours à l'automobile et encourage l'utilisation des modes de déplacements doux.

2. Diversifier les emplois

L'objectif que s'est fixé le Pays est, à minima, de maintenir le ratio nombre d'emploi/nombre d'actifs.

Pour ce faire, il est nécessaire que le territoire génère la création de 6.200 emplois entre 1999 et 2025. Ces emplois doivent être divers afin de ne pas spécialiser l'économie du Pays avec les risques de dépendance fort que cela peut engendrer.

□ Développer les services à la personne

La résidentialisation du territoire, le vieillissement de la population, ... génèrent de nouveaux besoins en terme de services à la personne qu'il est nécessaire d'anticiper. Le développement de ces emplois ne doit pas être négligé si le territoire veut maintenir son attractivité. De plus, il offre une manne d'emplois non négligeable sur un territoire où le taux de chômage était d'environ 16% en 1999.

❑ Développer les emplois tertiaires dans un contexte de territoire soumis à l'influence de 2 pôles urbains

La proximité des 2 pôles d'emplois de Toulouse et d'Albi nécessite que le territoire organise son développement économique et notamment tertiaire.

La présence de services aux entreprises qu'il s'agisse de la desserte des terrains par les Technologies de l'Information et de la Communication, de la présence d'activités tertiaires à proximité des entreprises (hôtellerie, restauration, services...) sont des atouts pour l'installation de nouvelles entreprises.

3. Développer l'activité commerciale

La mise en place d'une stratégie de développement de l'appareil commercial est indispensable pour satisfaire mais également anticiper les besoins.

A l'échelle du département, un schéma de développement commercial est en cours de réalisation, il semble nécessaire que les différentes communautés de communes y participent afin d'avoir des zooms spécifiques et notamment d'évaluer ses faiblesses, son poids économique, l'évasion de la clientèle, les niches potentielles de développement.

4. Poursuivre le développement du tourisme

Le Pays s'est doté de moyens pour définir sa politique en matière de développement touristique. Il s'agit donc de poursuivre les grands axes de sa stratégie, à savoir :

- la poursuite de la coordination des différents Offices de Tourisme,
- la poursuite de la mise en place des routes thématiques, le circuit des vignobles et le circuit des bastides ayant déjà été mis en place,
- la poursuite des aménagements de cœur de bourg qui participent à leur valorisation et donc au renforcement de leur attractivité touristique.

Par ailleurs, le Pays s'est engagé dans le programme de coopération européen "les itinéraires culturels européens des vins et des vignobles".

La poursuite de ce programme est un gage de reconnaissance du territoire au delà des frontières du Pays et peut être synonyme de croissance de l'attractivité dans un contexte de compétitivité touristique des territoires.

C - METTRE EN PLACE LES CONDITIONS NECESSAIRES POUR L'ACCUEIL DES ENTREPRISES

1. Maintenir le tissu économique diffus, en particulier le tissu artisanal

Le maintien d'un tissu économique hors zone d'activité est nécessaire pour plusieurs raisons. D'une part, il peut permettre de réduire les déplacements domicile-travail et d'autre part, il assure un dynamisme à certains secteurs qui n'ont par ailleurs pas les capacités foncières leur permettant d'accueillir de nombreuses entreprises au sein de zones d'activités spécialisées.

2. Améliorer la qualité des zones d'activités existantes

Les zones d'activités existantes sont pour la plupart le fruit de découpage parcellaire sans réflexion d'ensemble et notamment sans parti d'aménagement. Les hangars, entrepôts ou autres bâtiments cohabitent sans lien (hormis la trame viaire) et sans « liant ».

Il est nécessaire d'engager une réelle réflexion sur l'amélioration de la qualité des zones d'activité, ce qui aurait pour effet notamment de :

- rendre plus lisible ces zones existantes
- rendre plus attractive ces zones mais également le territoire
- attirer des entreprises qui sont à la recherche de zones qualitatives, notamment entreprises tertiaire, high tech, ...
- améliorer l'image des Communautés de Communes et du Pays. En effet, ces zones sont la première lecture que l'on a du territoire lorsque l'on arrive sur le territoire par l'A68.

3. Aménager de nouveaux espaces d'activités pour répondre à la diversité des besoins

□ Optimiser l'occupation des sites d'activités existants

Afin de ne pas consommer de nouvelles surfaces et de éviter l'imperméabilisation de nouveaux sols, mais également dans un souci de limitation de la dépense publique, il est nécessaire d'optimiser l'occupation des zones économiques existantes. Les disponibilités foncières ou immobilières encore présentes au sein de ces zones d'activités permettraient de satisfaire les besoins de certaines entreprises.

Il semble donc indispensable de répertorier les emplacements encore disponibles, et de suivre l'évolution de l'occupation des zones ou les éventuels délaissements de bâtiments.

Cet objectif prend toute son acuité au niveau du territoire de Graulhet, compte tenu de l'enjeu urbain majeur que constitue la reconquête du patrimoine immobilier des anciennes mégisseries.

❑ Créer de nouvelles zones d'activités

Même s'il reste encore quelques disponibilités foncières au sein des zones existantes, elles semblent insuffisantes pour satisfaire les besoins à long terme.

Il sera donc nécessaire de créer de nouvelles zones qui prennent en compte plusieurs paramètres et notamment :

- la vocation de la zone,
- son accessibilité,
- sa proximité avec les pôles résidentiels si elle n'est pas génératrice de nuisances,
- son intégration dans l'environnement et dans le cadre paysager

Il sera nécessaire par ailleurs de réfléchir à la consommation raisonnée et aux transports des matériaux utilisés dans la construction de superstructures et d'infrastructures.

❑ Mettre en œuvre des principes de qualité et de normes environnementales au sein des nouvelles zones

Le respect de l'environnement sera une des préoccupations majeures du XXI^e siècle.

Face à cet enjeu, il est nécessaire de mettre en place des moyens adaptés à la protection de l'environnement. Les collectivités publiques doivent être à l'origine de mesures allant dans le sens de la protection de l'environnement.

Ainsi, les démarches Haute Qualité Environnementale ou toute autre démarche qui aille dans le sens de la protection et du respect de l'environnement doit être envisagées dans le cadre de la création de nouvelles zones d'activités économiques.

Les objectifs pour les services

Le territoire du SCOT, encadré par plusieurs grandes agglomérations, bénéficie d'une attractivité résidentielle suscitant l'installation de populations exogènes et dessinant des perspectives d'évolution démographiques.

Toutefois, ces grandes agglomérations extérieures (Toulouse, Albi, Castres, Montauban,)), mieux dotées en équipements et services, exercent également un pouvoir d'attraction qui pourrait générer des déséquilibres sur le Pays Vignole Gaillacois, Bastides et Val Dadou.

Les perspectives d'évolution démographiques envisagées pour le Pays incitent donc à réfléchir à un développement adapté des services et équipements en tant que levier potentiel de développement du territoire et vecteur de consolidation des bassins de vie qui composent le Pays :

- limitation de l'évasion vers les pôles urbains hors territoire qui participe à accroître les déplacements de grandes amplitudes,
- développement de la fonction « territoire à vivre » par rapport à une fonction uniquement résidentielle,
- contribution au maintien d'une identité propre.

A - CONCEVOIR LE DEVELOPPEMENT ET LA REPARTITION DE L'OFFRE DE SERVICE EN COHERENCE AVEC L'ORGANISATION DU TERRITOIRE

Le Pays devra renforcer ses propres pôles de centralité :

- Les deux principaux pôles que sont les villes de Gaillac et de Graulhet, ainsi que les pôles plus secondaires situés dans le couloir transversal de l'A68 (Rabastens, Lisle-sur-Tarn) seront à conforter, au regard des évolutions démographiques et économiques prévisibles dans les vallées desservies par les principaux axes de transports.
- Une organisation et un maillage en réseau des équipements et services des secteurs plus ruraux viendront homogénéiser la répartition et l'accessibilité des équipements et services.

La politique menée en faveur du développement des services à la population devra donc veiller à :

- Assoir le positionnement de l'offre de service à développer sur le territoire du SCOT comme facteur d'attractivité vis-à-vis de celle des territoires voisins,
- Rechercher l'équité quant à l'accessibilité et la qualité des services proposés en différents points du territoire.

❑ Définir un schéma d'organisation de l'offre de service en cohérence avec les composantes géographiques et les évolutions projetées

En cohérence avec le développement de l'urbanisation et pour une bonne lisibilité de l'organisation du territoire, il conviendra de préserver la hiérarchie et la complémentarité entre les pôles d'équipements :

- Pôles majeurs « cœurs de Pays » susceptibles de déployer une offre suffisamment attractive pour rayonner sur l'ensemble du territoire, voire les territoires voisins,
- Pôles secondaires plutôt dédiés à une offre de service de proximité (dispositifs d'accueil petite enfance, écoles primaires, maisons de santé rurales, ...) qui devra être confortée en fonction des évolutions de population.
- Pôles relais (bourgs ruraux) rayonnant sur un secteur peu dense et étendu (partie nord et ouest), dont la position plus en retrait des grands axes et à distance des pôles majeurs imposera de définir une offre de proximité innovante visant à conjuguer accessibilité, qualité de service et économie d'échelle.

❑ Coordonner et mutualiser les ressources en matière de service

Les exigences de mise en œuvre des réponses à fournir en matière de services nécessiteront de mutualiser les ressources et les moyens, en tentant de tirer partie des pratiques locales de coopération intercommunale.

La coordination et la mise en réseau des différents types d'offre à l'échelle des Communautés de Communes et du Pays seront indispensables à la mise en œuvre d'une offre de service de proximité adaptée.

Il s'agira :

- de porter la démarche d'évaluation continue de l'évolution des besoins et de leur satisfaction,
- d'organiser la mutualisation des ressources,
- d'accompagner la réflexion en matière d'adaptation et d'innovation de l'offre (exemple : espaces d'accueil mobiles, partages des moyens matériels et humains, ...).

B - ANTICIPER L'ADAPTATION DE L'OFFRE DE SERVICES A LA POPULATION

☐ Planifier le développement de l'offre d'accueil petite enfance

Le maintien d'une offre adaptée devra prendre appui sur une évaluation précise et localisée de l'évolution des besoins (exemple : projet de mini-crèche en zone rurale).

Une réflexion partenariale sur la mise en œuvre d'une offre à la fois souple et modulable devra être poursuivie dans la perspective d'une valorisation à long terme des investissements.

☐ Prévoir l'adaptation de l'offre scolaire et périscolaire

Les évolutions de populations enfantines nécessiteront d'envisager la création de nouveaux équipements scolaires ou périscolaires. A cet effet, des capacités foncières devront être préservées.

Sur le plan du fonctionnement, la mutualisation des ressources pédagogiques (exemple : intervenants en langues, bus multimédia, ...) pourrait contribuer à l'équité entre écoles rurales et urbaines.

La localisation des équipements d'intérêt intercommunal (collèges notamment) devra être envisagée en cohérence avec les objectifs de densification et à l'issue d'une concertation entre les différentes Communautés de Communes, l'Etablissement Public chargé du SCOT et avec les partenaires concernés.

☐ Conforter l'offre d'hébergement et de maintien à domicile des personnes âgées

La capacité d'hébergement, aujourd'hui correctement dimensionnée, devrait nécessiter une mise à niveau dans les années futures. Pour une répartition équilibrée de ce type d'équipement sur le territoire, il conviendra d'envisager la création d'une offre d'hébergement sur la partie Nord du territoire non encore dotée.

L'intérêt de développer de petites structures, ainsi que des formules d'accueil diversifiées (*accueil de jour par exemple*) pourra être étudiée, ceci à la lumière notamment des expériences de lieux de vie conduites sur le territoire et d'une réflexion concertée sur la problématique de l'isolement physique et social des aînés.

☐ Renforcer les équipements et services de santé

En l'absence d'équipement hospitalier, les besoins supplémentaires attendus devront être satisfaits en dehors du territoire.

Quant aux professionnels de santé libéraux (médecins généralistes, spécialistes, dentistes), leur densité relativement faible supposera d'encourager de futures installations, ainsi qu'une meilleure répartition des infirmiers (ères) exerçant en libéral sur le territoire.

☐ Veiller à l'attractivité des équipements de loisirs

La question du positionnement des équipements de loisirs au sein même du territoire, mais également vis-à-vis des territoires voisins s'impose dans un contexte où la mobilité est favorisée par des axes de desserte et les mouvements pendulaires. Risquant d'être soumis à des effets concurrentiels inattendus, le développement de ce type d'équipement devra être accompagné d'une évaluation de leur accessibilité, mais surtout de leur attractivité et impact potentiels sur les pratiques à l'échelle du bassin de vie au sens large.

Cette réflexion sera nécessairement intercommunale ou intercommunautaire (par exemple : école de rugby).

Les objectifs pour les déplacements

La stratégie centrale retenue en matière de déplacements est **une organisation solidaire et durable de l'offre en déplacements sur le territoire, permettant de répondre à la fois aux besoins liés au développement territorial, au souci d'équité sociale dans l'accès aux moyens de transports, et aux grands enjeux environnementaux et énergétiques.**

Cette stratégie repose sur cinq objectifs principaux :

- ❑ Veiller à la cohérence entre stratégies de développement urbain et politiques de déplacements.
- ❑ Renforcer le rôle des réseaux collectifs, ferroviaire et bus, pour les déplacements interurbains.
- ❑ Développer les réseaux cyclables et inciter au report modal vers le vélo pour les déplacements quotidiens
- ❑ Renforcer le réseau routier inter-agglomérations et de contournement urbain autour du pôle Gaillacois.
- ❑ Préserver le fonctionnement du réseau routier primaire, et anticiper son amélioration pour l'adapter à l'évolution des flux routiers.

A - ARTICULER LES STRATEGIES DE DEVELOPPEMENT URBAIN ET LES POLITIQUES DE DEPLACEMENTS

Tout renforcement d'espaces urbains, qu'ils soient résidentiels, à usage économique ou destinés à un renforcement d'équipements, génère des besoins en déplacements.

Un principe de corrélation réfléchi entre ces choix de développements et les réseaux de transports qui les accueilleront, doit donc être mis en œuvre et partagé à l'échelle du Pays.

Il s'agit de répondre à plusieurs préoccupations :

- s'assurer de la capacité des infrastructures à accueillir un développement supplémentaire, notamment pour les grands projets et sur les secteurs où des insuffisances sont identifiées,
- intégrer les possibilités de dessertes par les transports collectifs, tout autant que par le réseau routier,
- privilégier des modes d'urbanisation contribuant à la maîtrise du nombre et de la longueur des déplacements individuels.

- ❑ **En premier lieu, il sera nécessaire de développer prioritairement l'urbanisation dans les secteurs bien desservis, notamment au regard de l'offre en transports collectifs et de leur accessibilité depuis les gares ferroviaires.**

Cet objectif pourra signifier

- la limitation ou le report de développement urbain dans les secteurs non desservis et dans l'attente de réalisation des projets,
- la préservation des capacités d'accès au réseau ferroviaire et de dégager si possible de nouvelles accessibilités.

- ❑ **Parallèlement, il s'agit de s'assurer de l'adéquation entre l'organisation des espaces urbains et une perspective de desserte efficace par les transports collectifs.**

Plusieurs pistes peuvent contribuer à cela ;

- créer des tissus urbains privilégiant la densité, la continuité avec l'existant, et les rapprochements habitat - activités - équipements
- limiter les développements de pôles d'habitat et d'activités tertiaires à proximité des échangeurs autoroutiers,
- encourager les réflexions de plans de circulation et de stationnement en ville, pour favoriser les modes alternatifs à la voiture et bien gérer l'offre de stationnement dans les centres.
- prendre en compte suffisamment en amont les réseaux de ramassages scolaires, et le cas échéant la nécessité de leurs extensions.

B - RENFORCER LE ROLE DES RESEAUX COLLECTIFS POUR LES DEPLACEMENTS INTERURBAINS

Le développement récent des réseaux de transports de la Région et du Département, qui desservent le territoire en relation avec les grandes agglomérations proches, a permis d'accroître l'offre de services aux habitants du Pays, ce qui s'est traduit par une augmentation des fréquentations.

Compte tenu de l'importance des investissements à réaliser, des enjeux environnementaux et sociaux concernés (réduction des pollutions atmosphériques, coûts et disponibilités énergétiques), cet effort devra être poursuivi sur le long terme.

Le territoire du Pays doit se placer comme relai de ces politiques à un niveau plus local :

- en facilitant l'accès à ces réseaux, en contribuant à leur attractivité et leur fréquentation face à ou en complément d'autres modes de déplacements,
- en définissant ses objectifs sectoriels de création ou de renforcement futurs des dessertes en transports collectifs, en concertation avec les maîtres d'ouvrages concernés.

Pour augmenter la part des modes de transports collectifs dans les déplacements interurbains, les priorités du SCOT sont les suivantes :

❑ Maintenir les gares de proximité existantes sur tout le territoire.

La présence en partie centrale du territoire d'une infrastructure ferroviaire majeure, reliant Toulouse et Albi, est un atout pour le Pays.

Son rôle doit donc être préservé, tant dans une fonction de dessertes locales, facilitent l'accès aux équipements, services et emplois non pourvus sur le territoire, que pour les liaisons nationales via le réseau à Grande Vitesse.

❑ Veiller à la qualité d'aménagement et à l'accessibilité des sites de déplacements collectifs et d'intermodalités

Il s'agit notamment :

- des gares ferroviaires, qui seront les points d'appui privilégiés pour l'aménagement de pôles d'échanges, en particulier celle de Gaillac,
- des arrêts de bus, s'inscrivant dans le réseau général et le réseau de ramassage scolaire du Conseil Général,
- les sites de co-voiturage, notamment à proximité des échangeurs autoroutiers, qui s'inscrivent également dans une logique de rationalisation du trafic automobile.

❑ Renforcer l'offre en transports collectifs à Gaillac et à Graulhet, et en liaison entre ces principaux pôles de centralité du territoire.

La ville de Gaillac s'est engagée récemment sur un projet de développement d'une offre nouvelle de transport sur son territoire.

En appui de cette politique, et dans une perspective de possible élargissement aux territoires proches, la création de nouveaux pôles d'échanges et d'intermodalités doit être envisagée. Deux secteurs sont à privilégier :

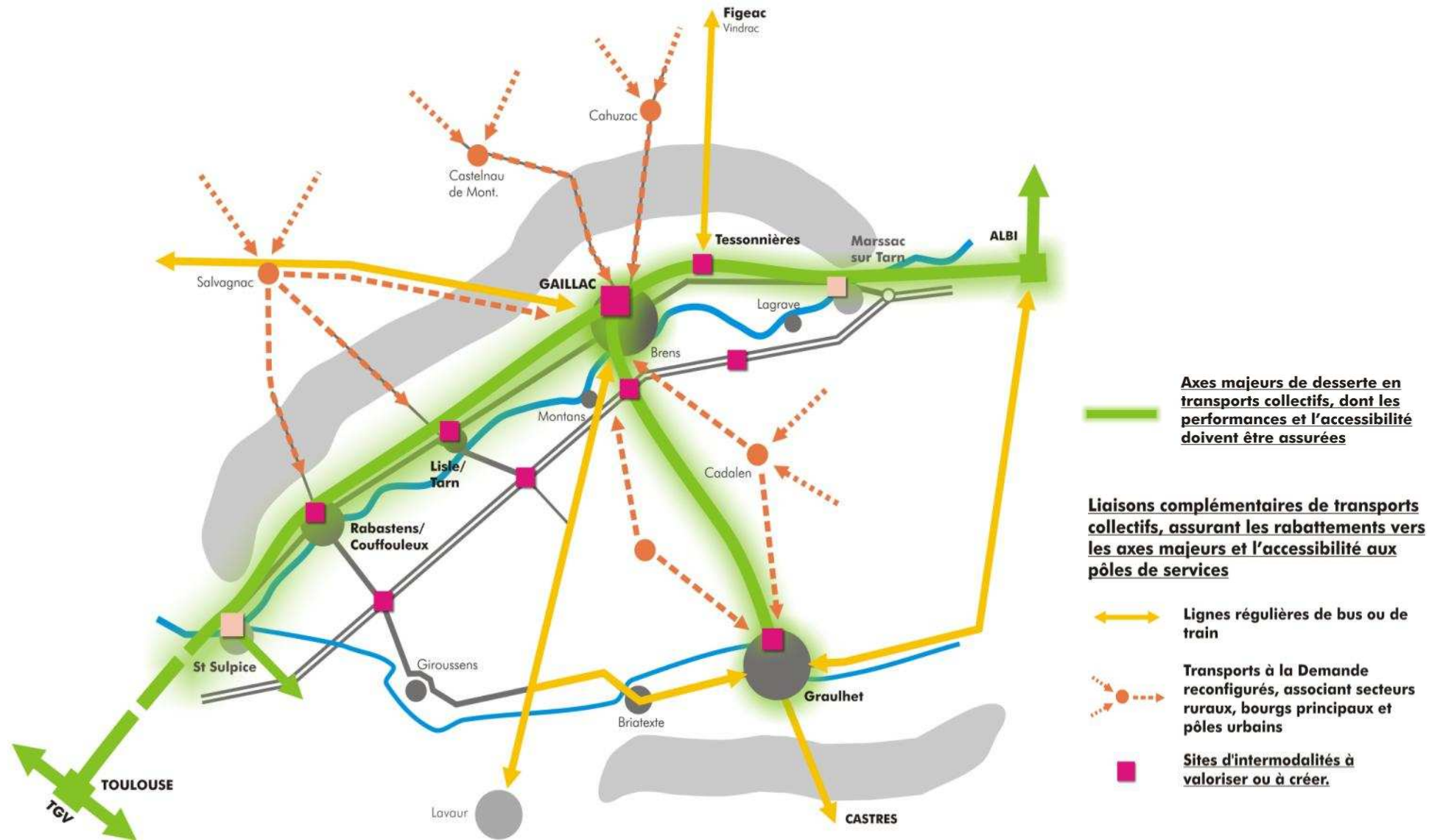
- le secteur de "cœur de Pays", à l'ouest de Gaillac et hors des secteurs d'encombrements urbains,
- en entrée Nord de Graulhet, dans une logique d'articulation avec Gaillac et l'axe ferroviaire.

❑ Adapter et développer l'offre en transports à la demande sur les parties rurales du territoire, qui ne peuvent pas être desservies par les réseaux réguliers.

A partir des systèmes existants, une reconfiguration des périmètres et des modalités de fonctionnement doit être envisagée, pour mieux prendre en compte les bassins de vie, améliorer les fréquentations et assurer les coordinations avec les autres réseaux.

❑ Par ailleurs, la poursuite d'actions d'information, de communication et d'incitations en faveur de l'usage des transports alternatifs à la voiture, constitue un volet complémentaire indispensable aux politiques structurelles, et à mener en coordination entre les différents acteurs concernés

Schéma d'objectifs en matière de transports collectifs



C - DEVELOPPER LES RESEAUX CYCLABLES ET INCITER AU REPORT MODAL VERS LE VELO

La pratique du vélo, mode de déplacements économique et écologique, doit être encouragée comme véritable alternative à la voiture pour des usages quotidiens de courtes ou moyennes distances, au côté des pratiques touristiques.

Le potentiel de développement du mode cyclable apparaît aujourd'hui important sur le territoire, tout particulièrement dans les plaines du Tarn et du Dadou. Ces secteurs, les plus favorables au niveau topographique, accueillent en effet les principaux pôles urbains, économiques et d'équipements du Pays.

Les politiques de développement de réseaux cyclables devront donc être menées en priorité, mais pas seulement, dans ces secteurs de plaines, tant aux échelles urbaines des villes et de leurs périphéries, qu'à des échelles plus larges visant la création de liaisons interurbaines.

L'objectif est d'aboutir à terme à un véritable maillage d'itinéraires sécurisés et jalonnés, facilitant les interconnexions entre quartiers, pôles d'habitat et de services, sites touristiques et de loisirs.

Pour permettre la mise en œuvre de cet objectif et assurer une cohérence d'ensemble des actions menées par les différentes collectivités locales, il est nécessaire d'agir à plusieurs niveaux :

- ❑ Mener des actions d'aménagement urbain à l'échelle des villes et des bourgs, pour favoriser le partage de l'espace public et la modération de la vitesse, la sécurisation de parcours piétons et cyclistes.
- ❑ Prévoir les emprises destinées à accueillir les cyclistes dans le cadre des opérations publiques ou privées de développement urbain, ce qui suppose d'avoir défini suffisamment en amont les itinéraires à formaliser et les lieux prioritaires à desservir ;
- ❑ Traiter et sécuriser les secteurs périurbains d'entrées de villes, qui sont trop souvent défavorables à la pratique des modes doux, piéton ou cycle ;
- ❑ Assurer les coordinations avec les itinéraires et stratégies du Conseil Général, dans le cadre de son Schéma d'Aménagements Cyclables, ainsi que des territoires limitrophes au Pays, en particulier les communes de l'Albigeois.

D - RENFORCER LE RESEAU ROUTIER INTER-AGGLOMERATIONS ET DE CONTOURNEMENT URBAIN AUTOUR DU POLE GAILLACOIS

Le nœud urbain et viaire de Gaillac - Brens constitue le principal lieu de dysfonctionnements et de congestions routières sur le territoire du Pays, ce qui s'explique par :

- sa position centrale, à la rencontre des grands axes qui structurent et desservent le territoire,
- son affirmation ces 10 dernières années comme pôle d'accueil résidentiel et économique d'importance au sein de l'ouest tarnais.

Pour pallier aux difficultés actuelles de liaisons autour de ce pôle et redonner une capacité d'absorption des développements futurs, il est nécessaire de prévoir le renforcement des infrastructures qui permettent de contourner la ville.

Le SCOT se place dans la perspective d'un aménagement d'ensemble du parcours de contournement et d'échanges, qui pourra ainsi bénéficier à la fluidité des grands axes de liaisons, au fonctionnement des sites économiques, ainsi qu' au fonctionnement des réseaux de transports collectifs en participant à la décongestion des espaces urbains.

Les options envisagées sont les suivantes :

- ❑ Améliorer les liaisons RD988 - A68 à l'Est de Gaillac, afin de valoriser le pont du barrage sur le Tarn et l'échangeur de Lagrave, dans une logique de desserte Est de l'agglomération, et en visant le désenclavement et la structuration du secteur d'urbanisation diffuse qui s'étend sur les communes de Rivières, Lagrave et Brens Est.
- ❑ Aménager le parcours de contournement Nord de Gaillac (chemin de Toulze - RD18) et ses accroches sur les autres routes départementales, de manière à l'adapter à un rôle d'accueil de flux d'échanges résidentiels et économiques.
- ❑ Prévoir une possible continuité Sud entre la RD964 et l'A68, par amélioration des voies existantes (notamment la RD4) ou en liaison nouvelle, ce qui permettra de renforcer les facilités d'accès et de liaisons entre Graulhet, l'A68 et Gaillac Est.

Schéma de fonctionnement et de renforcements routiers autour de Gaillac-Brens



E - PRESERVER LE RESEAU ROUTIER PRIMAIRE, ET ANTICIPER SON AMELIORATION POUR L'ADAPTER A L'EVOLUTION DES FLUX

Cet objectif global s'inscrit dans une perspective d'optimisation du réseau routier considéré comme de grande importance pour le fonctionnement général du territoire :

- les axes structurants Nord-Sud et Est-Ouest définis au diagnostic (A68, RD988, RD931, RD999, RD968, RD964, RD922, liaisons aux échangeurs),
- les routes départementales de 2ème catégorie (RD87, RD18, RD2 - RD28, RD4, RD964 nord,...).

Ces voies ont vocation à être les supports principaux de diffusion des flux d'importance régionale ou intercommunale, des liaisons interurbaines et économiques, ainsi que de séquences vertes marquant les transitions entre les villes du Pays et des territoires limitrophes.

En premier lieu, il est nécessaire d'assurer une cohérence entre le statut reconnu à ces voies et les choix de développement urbain à leurs abords, afin prévenir les conflits d'usages, de limiter les risques de saturations, et le cas échéant d'autoriser l'évolution ultérieure des infrastructures.

Il s'agit de définir des mesures conservatoires, partagées à l'échelle du Pays, destinées à préserver les capacités d'accueil routières existantes, et à limiter ainsi à l'avenir les besoins de renforcements supplémentaires d'infrastructures.

Ces mesures viendront en complément des règles appliquées par les gestionnaires de ces infrastructures (Etat et Conseil Général), et se coordonneront avec les objectifs du SCOT en matière d'extension urbaine et de préservation des paysages.

Pour certains axes majeurs, des objectifs spécifiques sont définis :

- ❑ L'A68 doit demeurer l'axe privilégié pour les principaux flux d'échanges routiers, de moyenne ou longue distance.

Maintenir ou restaurer l'accessibilité et le bon fonctionnement des secteurs d'échangeurs autoroutiers constitue donc une priorité, afin qu'ils soient préservés dans leur rôle de nœuds d'échanges en liaison avec les villes et l'espace rural.

Sur ce plan, les alternatives possibles et réalistes aux problèmes de traversées urbaines et du Tarn à Rabastens - Couffouleux doivent être clairement identifiées et, si nécessaire, anticipées.

Par ailleurs, compte tenu de la forte croissance tendancielle des trafics supportés par l'A68, il apparaît souhaitable de préserver une capacité d'élargissement futur de l'autoroute, en évitant de bloquer ou de contraindre ses abords.

- ❑ La fluidité des échanges sur l'axe Nord-Sud Montauban / Gaillac / Graulhet / Castres doit être maintenue, voire améliorée,

Cet axe routier, non doublé par une infrastructure ferroviaire, doit continuer à assurer des relations aisées avec les territoires et infrastructures proches : le Tarn et Garonne et l'A20, l'agglomération Castres-Mazamet, le Pays Lauragais, le projet d'autoroute Toulouse - Castres.

Sur le Pays, il s'agit en particulier :

- de préserver le rôle d'entrée et de distribution nord-ouest de la RD999,
- de garantir le fonctionnement des carrefours d'échanges à Gaillac et en liaison avec les secteurs Nord du territoire,
- de poursuivre les aménagements de sécurité sur les RD964 et RD83 au Sud de Graulhet

- ❑ Les sections routières restantes les RD988 et RD931, principales voies de distribution et d'appuis urbains dans les plaines du Tarn et du Dadou, doivent être préservées.

Dans cette optique, les extensions urbaines le long de ces voies doivent être bien encadrées et limitées, en cohérence avec les objectifs de préservation des paysages et d'espaces agricoles dans ces plaines.

Le cas échéant, il sera nécessaire de prévoir de nouvelles voies de dessertes structurantes dans les plaines, qui seront supports des développements futurs.