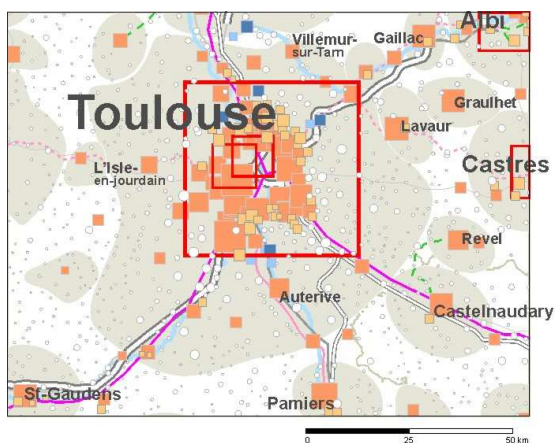




Dynamiques urbaines et territoriales L'aire urbaine de Toulouse

Les grands éléments de diagnostic



- principales centralités économiques**
(commune de plus de 20 000 emplois en 2006)
- autres centralités économiques**
(commune de plus de 800 emplois en 2006)
- communes attenantes à une centralité économique**
(communes appartenant à la même unité urbaine qu'une centralité économique)
- centres urbains résidentiels**
(communes plus de 2 000 habitants en 2006, moins de 800 emplois)
- communes attenantes à un centre urbain résidentiel**
(communes appartenant à la même unité urbaine qu'un centre urbain résidentiel)
- autres communes**
- aires "d'influence"**
(au moins 20% de la population active occupée va travailler dans une centralité économique);

sources : fonds topographiques en provenance de GISCO® UIC® données issues du RContinu, Insee (France) et INE (Espagne) traitement A'urba, août 2009

a'urba.
agence d'urbanisme
Sud-Ouest métropole Agglomération

L'aire urbaine toulousaine avec un poids démographique de plus de 1.1 million d'habitants est une des aires urbaines les plus dynamiques de France, cependant les densités urbaines peu élevées décroissent fortement au-delà du cœur de l'agglomération. Cette aire urbaine se positionne au cœur de la Région et, avec les villes moyennes satellites, elle forme un espace métropolitain organisé en étoile. Les développements récents de l'aire urbaine montrent un retour de la croissance dans la ville centre et en même temps une poursuite de l'étalement urbain en doigts de gant le long des axes routiers.

L'économie toulousaine est dynamique grâce notamment à l'implantation sur son territoire des activités de l'industrie aéronautique. Néanmoins, l'agglomération est aussi un grand centre administratif et universitaire. L'économie cherche à se diversifier avec le développement de pôles de compétitivité dans les domaines de la recherche contre le cancer et l'industrie agroalimentaire. L'ensemble du réseau routier est raccordé au périphérique toulousain qui voit sa fréquentation croître encore plus vite que la démographie locale. L'étoile ferroviaire voit et continuera à voir ses niveaux de services s'améliorer (généralisation du cadencement) avec la mise en place du Plan Régional des Transport.

L'agglomération, zone de confluence (Ariège-Garonne), est soumise à une pression urbaine intense, fragilisant les espaces à hautes valeurs écologiques.

Les grands enjeux

- Le positionnement européen de Toulouse est avéré au niveau économique, pour les formations et la recherche, mais cette situation est menacée par le relatif enclavement aux pieds des Pyrénées de l'agglomération toulousaine qui pour l'instant est principalement accessible par les airs. La compétitivité des villes européennes est intense et les retards pris dans l'accessibilité ferroviaire à grande vitesse pourraient « handicaper » le développement de la métropole toulousaine.
- La maîtrise de son développement, par une plus grande structuration des différentes polarités (centre urbain, pôles secondaires et villes moyennes) devrait pouvoir s'appuyer sur un système de transport public (TER, Métro, Tram, Bus) performant. En effet la préservation du cadre de vie de ce territoire est un des facteurs de son attractivité.

L'aire urbaine de Toulouse : Tableau de synthèse avec – sans GPSO

	Situation actuelle	Tendances à l'œuvre à l'horizon 2020 sans GPSO	Prospective à l'horizon 2030 et + avec GPSO
Organisation territoriale			
Démographie : - 0-20 ans - 20-40 ans - 40-65 ans - 65-75 ans - 75 ans et + Total	239 378 336 902 269 084 126 629 74 539 1 046 532	Hypothèse départementale 1 439 290	Hypothèse départementale sur 589 communes. 358 819 452 726 417 251 245 256 151 218 1 652 270 Hypothèse pour l'interscot : 1 500 000 sur 434 communes (dont une partie de l'Aude). Hypothèse pour le Scot de la Grande Agglomération toulousaine : 1 200 000 sur 117 communes. Une croissance démographique très concentrée sur le cœur de l'agglomération.
Emplois : - agricoles - industriels - tertiaires	8 916 64 883 347 512 421 311	La tertiarisation de l'économie qui se poursuit, malgré une présence industrielle qui perdure et un développement des emplois dans les activités de la chimie/santé et l'agro-industrie. Une évolution de l'emploi parallèle à l'évolution de la population.	Une métropole de rang européen, avec des fonctions économiques tertiaires diversifiées (emplois de services) s'appuyant sur une base industrielle aéronautique encore fortement présente. Une spécialisation du centre de l'agglomération dans les emplois hautement qualifiés avec desserments des autres emplois vers la périphérie et les villes moyennes.
Structuration des espaces			
- Principaux noyaux urbains - Equipements - Polarités économiques, culturelles, touristiques	Un renforcement du cœur urbain et un étalement périphérique. Des polarités économiques très concentrées sur Toulouse et la première couronne. Un tourisme urbain et aéronautique en développement	Un développement maîtrisé entre centre urbain, polarités sectorielles et villes moyennes.	Un nouveau quartier mixte autour de Matabiau en extension du centre historique et du quartier Jean Jaurès. Une croissance urbaine forte concentrée dans le pôle urbain et les pôles secondaires denses proposant des mixités fonctionnelles (schéma de l'InterScot). Un tourisme urbain couplé à un tourisme d'affaire tout au long de l'année
Accessibilité			
- Infrastructures de transport - Gares et pôles d'échanges - Intermodalité - Logistique	Un périphérique en limite de saturation par le trafic local et un réseau ferroviaire en renouvellement. Matabiau comme seul réel lieu d'intermodalité. Des centres logistiques en expansion	Amélioration du réseau ferroviaire et réorganisation de l'intermodalité entre ferroviaire et transports urbains. Création de terminus TER périphérique connecté au TCU performant.	Déplacements longues distances France - Europe (tourisme et affaire), déplacements Interurbains D/T ville à moins d'une heure (villes moyennes satellites+ Agen, Bordeaux...) Une intensification des liaisons TER sur l'étoile ferroviaire, risque de saturation. La gare de Matabiau confortée dans son rôle de gare métropolitaine et régionale. Opérateur fret de proximité avec massification des flux fret à Saint-Jory à Castelnau. Limitation des possibilités de développement du fret sur l'axe Bordeaux-Narbonne (tranchée Guilhemery). Fret GV vers Paris.
Sensibilité des territoires			
- Espaces sensibles - Autres	Des territoires naturels clairsemés et sous pressions	Développement de corridors écologiques le long des cours d'eau et préservation des paysages agricoles.	Poursuite du développement urbain avec une vigilance sur les consommations d'espaces agricoles. Baisse de la pollution atmosphérique due plus aux avancées technologiques en matière d'émissions qu'à la diminution du trafic automobile.