



PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE



Syndicat Mixte du SCoT du Pays d'Autun

Espace Ressources - Le Causse Espace d'Entreprises - 81 115 Castres cedex • Tél. : 05 63 73 50 85 • Fax : 05 63 73 50 40

Document approuvé le 24 janvier 2011

Sommaire

- 4 ► Préambule
- 5 **Introduction**
- 5 ► Le contexte du projet de territoire du SCoT
- 7 ► Le projet de territoire du SCoT du Pays d'Autan
- 7 ► Les objectifs chiffrés du SCoT
- 8 **Objectifs développement économique**
- 8 ► Renforcer l'attractivité économique
- 9 ► Développer une offre de foncier à vocation économique de qualité
- 10 ► Conforter le rôle de l'agriculture comme moteur de développement local
- 10 ► Favoriser le développement d'un tourisme de qualité
- 11 ► Conforter les filières bois et granit du territoire et préserver la possibilité d'organiser le transport de marchandises par voie ferrée
- 12 **Objectifs habitat**
- 12 ► Accroître le parc de logements en le diversifiant
- 12 ► Développer l'offre de logements sociaux (publics ou privés) et les répartir de façon plus équilibrée dans le territoire
- 12 ► Réduire la consommation d'espace
- 13 ► Produire un urbanisme de qualité environnementale et architecturale favorisant la diversité sociale
- 14 ► Assurer une bonne desserte (en voiries et réseaux et en transport) des nouveaux quartiers
- 15 **Objectifs équipements et services**
- 15 ► Développer une offre de services en cohérence avec l'organisation du territoire
 - Conforter le rôle de centralité des pôles urbains principaux
 - Favoriser le développement des pôles intermédiaires, centres de bassins de services
 - S'appuyer sur les autres communes et sur les villages pour un développement équilibré du territoire
- 15 ► Adapter et anticiper l'offre de services aux évolutions démographiques et économiques du territoire
 - Conforter les équipements structurants existants et évaluer les besoins en équipements structurants complémentaires
 - Évaluer les besoins en équipements de proximité, à tous les niveaux de l'organisation du territoire

17 Objectifs déplacements

- 17 ► Améliorer l'accessibilité du territoire
- 17 ► Au plan local, organiser les développements urbains en cohérence avec les politiques de déplacement et offrir des alternatives à l'usage de la voiture
 - Mettre à profit la présence de la voie ferrée reliant les gares des villes principales du territoire, dans la perspective de l'amélioration du cadencement Toulouse-Castres-Mazamet
 - Articuler l'urbanisation avec la desserte par les transports en commun
 - Favoriser les modes vélo et piéton
 - Adapter l'accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite aux différents modes de déplacements
 - Mieux intégrer le réseau de voiries dans son environnement

20 Objectifs paysages

- 20 ► Favoriser la protection des milieux naturels remarquables du territoire
- 20 ► Concilier développement du territoire et préservation de la biodiversité, notamment par le maintien d'une trame verte et bleue
- 21 ► Affirmer la vocation des espaces agricoles
- 21 ► Valoriser le patrimoine forestier et gérer la forêt
- 21 ► Maîtriser les développements urbains
- 22 ► Préserver et valoriser les ensembles urbains remarquables et le patrimoine bâti
- 22 ► Améliorer la qualité paysagère et bâtie des entrées de ville et préserver les infrastructures de voirie d'une urbanisation continue

23 Objectifs environnement

- 23 ► Améliorer la qualité de l'eau
- 23 ► Améliorer la qualité de l'air et maîtriser la consommation d'énergie
- 24 ► Protéger la population et les biens contre les risques et les nuisances
 - Protéger la population contre les risques
 - Protéger la population contre les nuisances et les pollutions

PREAMBULE

Pour rappel, le Code de l'urbanisme indique, dans son article R.122-2-1 que :

Le projet d'aménagement et de développement durable fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile.

Le projet d'aménagement et de développement durable constitue le projet du territoire. Celui-ci est exprimé en objectifs que le DOG, document d'orientations générales, traduit sous forme d'orientations opposables, en termes de compatibilité, aux documents d'urbanisme et à certaines autres décisions administratives.

INTRODUCTION

Le contexte du projet de territoire du SCoT

Le projet de développement durable du territoire du SCoT a pour principaux objectifs de :

- renforcer le rôle de pôle d'appui du territoire à la métropole toulousaine, notamment en améliorant **les liaisons tous modes avec Toulouse** et les autres territoires structurés par des villes moyennes en Midi-Pyrénées (Albi, Montauban...)
- améliorer son positionnement au **carrefour de flux** nord-sud (Rodez-Albi-Castres-Revel-Castelnaudary) et est-ouest (Toulouse-Castres-Mazamet-Béziers)
- préserver les paysages et la biodiversité par le **maintien de la trame verte et bleue** du territoire
- **réduire la consommation d'espace**, notamment en se donnant comme objectif une consommation maximum pour l'habitat et pour les zones économiques à l'horizon 2030, et en rapprochant l'habitat, l'emploi, les équipements et les services
- **favoriser une mobilité durable** sur le territoire : aménagement de l'intermodalité au niveau des gares, cohérence urbanisme/transports en commun, place du vélo et du piéton, intégration du réseau de voiries existantes et futures dans son environnement (nuisances, sécurité, maintien des continuités naturelles...)

Le SCoT s'inscrit dans les projets de planification territoriale d'échelle régionale que sont :

- « La charte de l'interscot pour une cohérence territoriale de l'Aire Urbaine toulousaine », approuvée par la Conférence de l'Aire Urbaine du 13 janvier 2005
- Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) approuvé par délibération de l'Assemblée Plénière Régionale du 30 mars 2009.

La charte interscot pour une cohérence territoriale de l'Aire Urbaine toulousaine

Cette charte a été élaborée, suite à la loi SRU, afin de constituer un document cadre pour une cohérence de l'aire urbaine au travers des 4 SCoT à mettre en oeuvre sur son périmètre. Ce périmètre n'intègre pas les territoires de Midi-Pyrénées structurés par des villes moyennes que sont Albi, Castres-Mazamet, Montauban... Mais si les 4 SCoT de l'aire urbaine toulousaine doivent s'engager à respecter cette charte, celle-ci n'a pas limité son analyse et ses orientations au seul territoire de l'aire urbaine toulousaine.

Pour la charte, les territoires structurés par les villes moyennes proches constituent des « pôles d'appui » du développement toulousain, dont l'enjeu est d'éviter la conurbation dispersée. Il s'agit de préserver et de conforter l'espace régional de proximité polarisé autour des villes moyennes. L'objectif de constitution d'une aire métropolitaine forte demande, en effet, un meilleur équilibre de la croissance attendue entre la métropole et les villes moyennes.

La charte indique que : « par grands territoires, des bassins de vie sont en émergence et méritent d'être confortés pour s'inscrire en 2020 dans un vaste espace polycentrique intégrant l'agglomération toulousaine, son aire périurbaine et les villes moyennes régionales »... « Il appartient donc aux acteurs publics ayant en charge l'aménagement de ce vaste espace de s'organiser pour travailler en complémentarité à ces trois échelles »

C'est dans cette perspective que s'élabore le SCoT du Pays d'Autun en lien avec les SCoT voisins de l'Albigeois, de Montauban les trois rivières, du Gaillacois et les 4 SCoT de l'aire urbaine toulousaine.

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire, Midi-Pyrénées (SRADDT), document de référence de la politique régionale en matière d'aménagement du territoire

L'axe 1 de la charte du SRADDT qui concerne les dispositions de ce schéma en matière d'aménagement de l'espace s'intitule : « Aménager l'espace régional pour un développement équilibré et une gestion raisonnée des ressources ». Le SRADDT met en avant la nécessité de « renforcer une armature urbaine solidaire composée de la métropole, des villes moyennes : Albi, Montauban, Castres-Mazamet, Foix-Pamiers, Saint-Girons, Saint-Gaudens, Auch et de nombreux pôles de centralité situés au cœur de l'espace rural... »...

Pour le SRADDT, il convient de :

- conforter la fonction de rayonnement international de la métropole aux côtés des grandes villes européennes
- renforcer la métropole et l'ensemble des villes moyennes comme un moteur de croissance régionale, comme points de cristallisation du développement et de relais d'une offre d'équipements, de services, d'activités de niveau métropolitain,
- conforter la fonction majeure de proximité des pôles de centralité de l'espace plus rural et leur complémentarité avec les villes moyennes tout en accompagnant leur dynamique propre

« Cette complémentarité n'a de sens que si cette armature permet de réels échanges », aussi est-il nécessaire « d'améliorer et optimiser les liaisons entre pôles ».

Le SRADDT poursuit en « encourageant une urbanisation durable sur l'ensemble des pôles », c'est-à-dire

- promouvoir des formes denses et durables
- articuler les projets urbains avec les pôles d'échanges des transports collectifs
- organiser une offre de niveau urbaine performante (logements diversifiés et économes, équipements et services, localisation stratégique de l'offre économique)...

Le SCoT du Pays d'Autan inscrit son projet dans cette vision régionale et structurante du territoire.

Ces 2 documents montrent l'importance des villes moyennes comme **pôles charnières** entre métropole et espace rural auquel elles apportent les équipements et services de proximité nécessaire au maintien de la population en milieu rural. Par exemple, l'aire d'influence du centre hospitalier intercommunal Castres-Mazamet est étendue jusqu'aux Monts de Lacaune et Saint-Pons.

En même temps, tous deux constatent que la constitution d'**une aire métropolitaine forte** devra s'appuyer sur un meilleur équilibre entre la métropole et les villes moyennes.

Cependant pour qu'effectivement ces projets de planification fonctionnent, **le territoire du SCoT du Pays d'Autan doit mieux s'inscrire dans les grands flux d'échanges régionaux et interrégionaux qu'actuellement et accéder aux réseaux grande vitesse existants et futurs**, en particulier par la création d'une liaison rapide et sûre de niveau autoroutière vers Toulouse et l'amélioration du cadencement des trains à l'image des autres pôles d'équilibre que sont Albi ou Montauban. L'amélioration des routes côté héraultais constitue un atout qui permet de mieux ouvrir le territoire vers la Méditerranée.

Le projet de territoire du SCoT du Pays d'Autan

C'est dans ce contexte que le SCoT du pays d'Autan élabore son projet et **définit ses propres équilibres en s'appuyant sur l'organisation existante du territoire** avec ses villes principales qui lui donnent sa visibilité et son rayonnement, notamment Castres et Mazamet mais aussi Aussillon et Labruguière, ses pôles intermédiaires, centres de bassins de services pour leurs communes environnantes : Saïx, Soual, les Saint-Amans et Labastide-Rouairoux, puis tous les pôles villageois qui maillent l'ensemble du territoire, en apportant la plupart du temps, des services et des équipements de proximité aux habitants des communes.

Le SCoT veut s'appuyer sur cette organisation du territoire et l'optimiser, **en développant une plus grande proximité de l'habitat, de l'emploi et des services**, afin de réduire l'étalement urbain et de minimiser les déplacements et les distances à parcourir pour satisfaire les besoins quotidiens.

Le SCoT veut améliorer **les liens entre les villes, les pôles intermédiaires et les villages** par la préservation de bonnes conditions de circulation sur les routes nationales et départementales en ne multipliant pas les facteurs de ralentissements. Les liaisons par les transports en commun seront privilégiées, notamment le train qui relie 3 gares dans le territoire, mais aussi par les transports en commun routiers du Conseil Général ou du Conseil Régional et les transports urbains.

Ce projet d'organisation du territoire intègre une dimension paysagère forte, par l'identification **des liens naturels à préserver** entre les grands espaces de nature qui font l'objet d'inventaires tels que ZNIEEFF, Natura 2000, ENS, réserve naturelle régionale...et des espaces de nature plus ordinaires, proches des zones habitées ou des zones d'emploi. Ces liens constituent la trame verte et bleue du territoire. Cette dimension paysagère dans le projet du SCoT contribuera au renforcement de l'attractivité du territoire.

La mise en oeuvre **d'un projet organisé sur la base du renforcement des pôles et des liens entre eux** devra conduire à terme à un aménagement durable, équilibré et harmonieux du territoire avec à l'Ouest un développement organisé et raisonné de l'habitat et des secteurs à vocation économique, au centre, la consolidation des principaux pôles urbains et économiques, à l'Est, ancrage des habitants et de l'emploi en lien avec le maintien de l'artisanat et des services. Développement du tourisme et ouverture du territoire vers Béziers et l'Arc méditerranéen.

Les objectifs chiffrés du SCoT du Pays d'Autan

+ 4000 emplois

Pour le territoire, l'objectif d'un apport de population supplémentaire est indissociable d'un objectif d'emplois nouveaux. En effet, le SCoT vise le maintien voire le renforcement de son caractère de bassin de vie et d'emploi, et du ratio actuel emploi/habitant soit 1 emploi minimum pour 2,7 habitants. 4 000 emplois doivent donc être créés.

+ 10 000 habitants

Il a semblé aux élus, qu'un objectif de 10 000 habitants de plus en 2030 était « raisonnable », notamment si on se reporte :

- aux travaux de l'Aire Urbaine toulousaine qui chiffre à 60 000 habitants le report de population sur l'ensemble des villes moyennes de la métropole.
- et aux évolutions démographiques 99-06 qui marquent une rupture positive par rapport aux projections tendanciennes négatives de l'Insee

Pour répondre aux besoins de cette population nouvelle et aux besoins de desserrement de la population existante, le nombre de logements supplémentaires à réaliser est estimé à **+ 8 à 9 000 logements**

Au rythme actuel de 500 logements construits par an ces dernières années, ces chiffres seraient atteints d'ici 16 à 18 ans seulement.

Les objectifs chiffrés en matière de consommation foncière maximum sont de :

- **300 ha** pour le développement économique
- **600 ha** pour les besoins en logements du scénario du SCoT

L'objectif stratégique du SCoT est de renforcer l'attractivité du territoire par la mise en oeuvre d'un aménagement équilibré et organisé

A cet effet, le projet d'aménagement et de développement durable définit les objectifs à atteindre dans les grands domaines d'actions du SCoT que sont le développement économique, l'habitat, les équipements et les services, les déplacements, la préservation des paysages, de la biodiversité et de l'environnement

LES OBJECTIFS CONCERNANT LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Le territoire, marqué par une histoire industrielle récente comme beaucoup de territoires structurés par des villes moyennes, finalise depuis quelques années sa redynamisation économique grâce à une stratégie de reconversion d'un bassin industriel qui commence à porter ses fruits. L'objectif de cette stratégie est d'accueillir de nouvelles entreprises et de développer les potentialités du tissu économique local industriel, artisanal, commercial et de services.

1 - Renforcer l'attractivité du territoire

Le tout premier objectif du territoire est d'en **améliorer l'accessibilité**, notamment, par la création d'une liaison rapide et sûre de niveau autoroutière vers Toulouse. Car en dépit d'un bon niveau d'équipement, la route et l'accès aux réseaux grande vitesse restent des conditions déterminantes dans les choix de localisation des entreprises et dans les modalités de développement des entreprises locales.

De plus, on ne peut que constater la corrélation entre bonne desserte autoroutière et bonne desserte ferroviaire en Midi-Pyrénées. Ainsi, l'absence de liaison rapide Toulouse-Castres n'est actuellement pas compensée par la desserte train et ce « double enclavement » risque de générer une différence durable entre Castres-Mazamet et les autres villes de Midi-Pyrénées actuellement desservies par une autoroute et par le train.

Concentré sur cet objectif, le territoire n'en met pas moins en avant sa position de **carrefour sur des axes Nord-Sud, d'Albi à Revel et Castelnau-dary et Est-Ouest, vers Béziers**, dont il convient d'améliorer les conditions de circulation et de fluidité du trafic. Les importants travaux réalisés sur le tronçon héraultais de la RD 612, au niveau du Poussarou et des verreries de Moussan sont, à ce titre, une opportunité pour le territoire. L'accès au réseau grande vitesse Sud-Est national se trouve ainsi amélioré. Si des travaux de cette nature ne sont pas à l'ordre du jour côté tarnais de la RD 612, l'urbanisation ne devra pas compromettre la possibilité de réaliser des travaux pour l'amélioration du trafic sur cette route, dans l'avenir.

L'attractivité de ce territoire tient aussi à la stratégie qu'il conduit de façon constante depuis qu'il s'est engagé dans la redynamisation de son économie.

Cette stratégie s'est fortement appuyée sur le levier que constituaient **les Technologies de l'Information et de la Communication** en matière de reconversion dans les années 80. De ce fait, **l'agglomération de Castres-Mazamet**, plus particulièrement, occupe une position déterminante à l'échelle régionale et métropolitaine pour la qualité

de ses infrastructures (réseau en fibre optique et téléport), le potentiel qu'elle offre pour le développement des E-services et le taux de couverture de son territoire par le haut débit. Cette offre de service hautement qualifiée en direction des entreprises sera confortée.

La stratégie de développement économique de l'agglomération s'appuie principalement sur les entreprises du domaine « chimie fine-bio-santé », sur son intégration en 2005 dans le **pôle de compétitivité Cancer-Bio-Santé régional** en appui au cancéropôle toulousain et sur l'animation territoriale, l'accompagnement de l'innovation et des projets au travers d'une technopole labellisée. Elle encourage le développement de **l'enseignement supérieur et de la recherche**, qui représente plus de 1200 étudiants, notamment par la création, en 2006, de l'école d'ingénieur « Informatique et systèmes d'information pour la santé ».

Enfin, le Gouvernement a lancé un appel à expérimentations, piloté par la DIACT (Direction Interministérielle d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires) qui a permis de retenir « 20 villes moyennes témoins » en septembre 2007. L'agglomération de Castres-Mazamet se positionne clairement comme un territoire de **e-santé** en appui à la métropole toulousaine.

Pour finir, l'agglomération soutient l'aéroport, qui effectue quotidiennement 3 allers-retours sur Paris et 2 sur Lyon.

Cette stratégie ciblée est porteuse d'avenir pour le bassin d'emploi et sera poursuivie.

Dans le même temps, **le territoire dans son ensemble inscrit son action dans une volonté d'ancrage territorial de son tissu de PMI-PME** qui garde un profil industriel assez marqué. Ceci est un atout à valoriser notamment au regard du potentiel humain, des spécificités et des savoir-faire industriels de la main d'oeuvre.

Il s'agit aussi de **s'appuyer sur ses ressources naturelles**, notamment l'agriculture qui occupe 33% de la superficie du territoire et la transformation agro-alimentaire. La

forêt qui occupe 58% de la surface du territoire sera valorisée notamment par la construction de réseaux de chaleur bois. Le granit constitue une autre ressource naturelle et les efforts pour une exploitation plus « vertueuse », en matière de gestion des déchets de carrière et de rejets polluants, seront poursuivis.

Enfin, **la production d'énergies renouvelables** déjà présente au travers de l'énergie hydraulique produite au niveau des grands barrages et de multiples microcentrales installées historiquement sur les cours d'eau du territoire, pourra se développer grâce au vent et au soleil. Ce développement ne devra pourtant pas se faire au détriment des paysages et du cadre de vie.

Car **la plus-value apportée par la qualité du cadre de vie et des paysages** à l'attractivité de ce territoire, y compris économique, ne doit pas être compromise. Elle sera intégrée dans toute démarche d'aménagement et de planification.

Enfin, l'attractivité d'un territoire se mesure aussi à sa capacité à répondre à l'ensemble des besoins des habitants présents et futurs. C'est pourquoi, l'objectif est **d'assurer l'accueil dans toutes ses dimensions**. Aussi, les ménages actuels et futurs devront pouvoir bénéficier d'une offre de logements diversifiée, d'un dynamisme culturel, d'une offre en matière de sports et de loisirs, d'une offre en structures d'accueil petite enfance, d'une offre de transports... susceptibles de répondre à leurs attentes.

En conclusion de ce chapitre sur l'attractivité du territoire, on peut évoquer le courrier de saisine de la commission nationale du débat public de Jean-Louis BORLOO pour l'autoroute Castres-Toulouse, daté du 23 décembre 2008, qui résumait ainsi sa vision de la dynamique territoriale du bassin Castres-Mazamet : « *il a été décidé en janvier 2007... de proposer une accélération de l'aménagement à 2X2 voies par la mise en concession de l'itinéraire. Cette accélération présente l'intérêt d'accompagner une dynamique territoriale renforcée depuis la création du pôle de compétitivité « Cancer-bio-santé » mais encore fragile. Cet aménagement sécuriserait la liaison Castres-Toulouse et rendrait accessible plus rapidement le bassin Castres-Mazamet, pôle d'équilibre, capable d'offrir une alternative de développement à la métropole toulousaine en voie de saturation* ».

2 – Développer une offre de foncier à vocation économique de qualité

Une offre foncière à vocation économique de qualité sera un moyen essentiel au service de l'objectif d'attractivité du territoire.

A ce jour, l'agglomération de Castres-Mazamet dispose d'une zone d'intérêt régional, la ZAC du Causse, aménagée avec une qualité architecturale et paysagère qui contribue à la lisibilité de sa stratégie économique.

De manière générale, chaque intercommunalité développe des zones à vocation mixtes qui répondent à des besoins soit internes, soit externes.

Pour toute nouvelle zone, **le SCoT encouragera l'économie du sol** dans les choix de d'aménagement **et se donne un objectif de consommation globale de 300 ha à l'horizon 2030**.

Parallèlement à l'ouverture progressive à l'urbanisation de ces 300ha, les documents d'urbanisme clarifieront, au travers des zonages, les projets réels des communes. Aussi, les zones classées en AU activités qui ne pourront pas être aménagées en zones d'activités pour des raisons techniques, financières, d'accès, de réseaux, de viabilisation, de servitudes ...devraient retrouver un zonage correspondant à leur destination réelle.

L'offre foncière à vocation économique s'organisera de façon **coordonnée et échelonnée dans le temps**, à l'échelle intercommunale, puis à l'échelle du SCoT, afin de ne pas multiplier une offre dispersée et de minimiser les concurrences internes au territoire.

Outre l'économie du foncier, d'autres critères seront pris en compte dans les choix de localisation de nouvelles zones, notamment **la proximité de l'habitat, de l'emploi et des services** sera recherchée ainsi que **la desserte par les transports en commun quand cela est possible**.

Le SCoT souhaite qu'une **qualité urbaine, architecturale et environnementale** soit recherchée dans les zones d'activités, surtout dans les zones les plus sensibles sur le plan paysager : entrées de territoire et de villes, échangeurs, voisinage de l'hôpital... . Au plan urbain, les développements en profondeur seront privilégiés par rapport à des développements linéaires le long des voies.

En tout état de cause, il conviendra avant d'ouvrir de nouvelles zones d'activités à l'urbanisation, de s'interroger sur les capacités **de reconversion ou de réhabilitation des friches** et d'évaluer les capacités d'accueil résiduelles par optimisation du **foncier dans les zones d'activités existantes**.

L'implantation **d'activités dans les milieux urbanisés des villes et des villages sera favorisée** lorsqu'elles sont compatibles avec la proximité de l'habitat, afin d'optimiser les infrastructures et les équipements existants et afin que les nouveaux emplois créés contribuent à l'animation des centres de villes ou de villages.



Concernant **l'activité commerciale**, le SCoT considère que **les grands pôles commerciaux** périphériques structurés autour d'un hypermarché sont aujourd'hui identifiés. Leurs aménagements ou réaménagements seront soumis aux mêmes critères de qualité et de desserte que ceux prévalant pour les zones d'activités économiques en général.

Le SCoT souhaite pour l'avenir, que les objectifs de « reconcentration » de l'urbanisation dans les villes et villages et de renouvellement urbain contribuent à pérenniser, et même renforcer **le commerce de centre ville et de centre bourg**.

Un schéma de développement territorial des infrastructures économiques est engagé par le Pays d'Audan. Chaque intercommunalité doit préciser les projets et le programme d'actions pour les années à venir. Puis un schéma global doit être mis en place, à l'échelle du Pays. Ce schéma permettra de préciser les modalités de mise en oeuvre des objectifs du PADD en matière d'offre de foncier à vocation économique de qualité.

3 – Conforter le rôle de l'agriculture comme moteur de développement local

Bien avant ses dimensions paysagère ou culturelle, l'agriculture est une des composantes essentielle de l'économie du territoire. Si le SCoT n'a pas à intervenir sur des pratiques agricoles, la préservation de l'agriculture et des terres agricoles est une priorité. Cette préservation ne peut faire obstacle aux autres besoins de développement, notamment de l'urbanisation, mais **on veillera à privilégier l'économie du foncier, ressource non renouvelable**, dans tous les projets.

Si les terres agricoles de l'Ouest présentent de bonnes qualités agronomiques, c'est sur l'ensemble du territoire que l'on constate qu'il y a peu de terres en friche et que la situation n'évolue pas ou plus vers un abandon des terres agricoles. Le territoire a été marqué longtemps par une certaine déprise agricole, notamment en secteur de montagne. Aujourd'hui, le SCoT considère que le maintien d'un environnement agricole est un atout économique et de développement durable.

4 – Favoriser le développement d'un tourisme de qualité

En plus de son souhait de préservation du cadre de vie du territoire, le projet de SCoT a l'ambition de valoriser son potentiel touristique, culturel et de loisirs. Cette valorisation s'appuiera sur une **protection et une mise en valeur du patrimoine** naturel et paysager, historique, architectural, urbain, villageois et sur **une amélioration de l'accueil touristique**.

L'intérêt du patrimoine de ce territoire réside particulièrement dans **les formes d'urbanisation traditionnelle de ses villes et villages**. Aussi, le SCoT met-il en avant la nécessité de mettre en valeur les cours de villes et de villages qui d'Ouest en Est ont des identités et des spécificités bien différentes, en raison de leur localisation : plaines, vallée, piémont, buttes et des matériaux de construction. En complément, **le petit patrimoine local** pigeonniers, lavoirs, fours de verriers, chapelles ... sera préservé et mis en valeur.

La mise en valeur de cet ensemble patrimonial, pourra avantageusement être coordonnée avec des **itinéraires de découverte touristique**, en voiture, à pied ou à vélo.

L'objectif du SCoT est de contribuer au développement d'un tourisme local en coordination avec le tourisme départemental et régional.

Le développement d'**un tourisme vert** s'appuiera sur les nombreuses ressources locales : circuits de randonnée, bases de loisirs aux abords de plan d'eau (Gourjade, En Laure, lac d'Albine, Base des étangs, lac des Saint-Peyres, Montagnès...), produits fermiers, sites d'intérêt particulier comme le Sidobre, les gorges du Banquet, Hautpoul, le Causse, la Montagne Noire...

L'offre d'hébergement sera développée en lien avec les politiques de développement touristiques. Il conviendra de veiller à l'insertion paysagère des structures d'accueil et des activités touristiques.

Les arrivées sur le territoire que ce soit par la route ou par le train seront améliorées aussi dans cette perspective de développement du tourisme.

Les aménagements urbains, les infrastructures et les constructions veilleront à préserver **des sites de vue et des panoramas** valorisants sur les paysages.

5 – Conforter les filières granit et bois du territoire et préserver la possibilité d'organiser le transport de marchandises par voie ferrée

Le développement des filières granit et bois génère un important trafic camion sur les routes du Sud du Tarn. Notamment, les camions de grumes sont nombreux venant de la montagne. Lorsque **le transport de marchandises par voie ferrée** en rabattement vers les grands flux ferrés nationaux passant notamment à Toulouse, sera mis en oeuvre, celui-ci sera privilégié.

Aussi, les voies ferrées qui desservent les zones d'activités existantes seront-elles préservées et les activités générant un important trafic de marchandises seront préférentiellement localisées aux abords de la voie ferrée.

LES OBJECTIFS CONCERNANT L'HABITAT

Les politiques du logement sont une composante essentielle du SCoT. On a vu que même sans augmentation de population sur les périodes récentes, la construction de logements neufs est restée très dynamique jusqu'en 2008. Aussi, cette construction doit-elle s'accompagner d'objectifs répondant à une volonté de développement durable du territoire par la constitution d'une offre d'habitat de qualité, diversifiée, bien organisée et bien desservie, proche des équipements et services des communes (écoles, collège, salle de sport, lycée, parc, commerces, bibliothèques...)

1- Accroître le parc de logements en le diversifiant

La construction de logements devra répondre aux besoins de desserrement de la population locale et à l'accueil des nouveaux habitants, ce qui conduit à envisager **la construction et la réhabilitation de 9000 nouveaux logements à l'horizon 2030.**

Les politiques publiques devront mettre l'accent sur **la diversification de l'offre** : accession et location, petits et grands logements, petits collectifs et individuels... pour permettre aux différents types de ménages de trouver un logement (jeunes, couples, personnes âgées, familles, familles monoparentales, personnes seules, personnes handicapées...)

Les politiques publiques veilleront aussi à limiter la réalisation de secteurs d'habitat à typologie unique : zones pavillonnaires et quartiers sociaux, principalement.

2- Développer l'offre de logements sociaux (publics ou privés) et les répartir de façon plus équilibrée dans le territoire

La loi impose aux communes des rattrapages en matière de logement social à hauteur de 20% des résidences principales, essentiellement sur les communes urbaines de la Communauté d'agglomération : Castres, Mazamet et Labruguière, Aussillon, disposant déjà de ce quota de logements sociaux. Il faut toutefois souligner que la commune de Castres dispose d'une part importante de logements de propriétaires de typologie socialement modeste : quartiers Roulandou, Lameilhé, Bisséous... qui ne sont pas comptabilisés dans le seuil des 20% de logements sociaux, mais qui marque très fortement le paysage urbain et rappelle le passé industriel et ouvrier de la ville.

Les besoins en logements sociaux (publics) et conventionnés (privés) sont présents partout sur le territoire, à un niveau différent selon les communes. Même si celles-ci ne sont pas soumises à l'obligation légale de réaliser des logements sociaux, les jeunes, les jeunes couples ou les personnes âgées peuvent être intéressés par un logement social dans la commune de leur choix, en dehors des communes urbaines. Aussi, la diversification de l'habitat, notamment par **la réalisation de logements sociaux et conventionnés, sera-t-elle encouragée en réponse aux dispositions de la loi, mais aussi dans les communes qui en sont aujourd'hui peu pourvues** à l'Ouest du territoire ou en périphérie des villes principales

3- Réduire la consommation d'espace

Parce qu'une consommation d'espace non maîtrisée aujourd'hui générera des contraintes de disponibilités foncières demain, parce que l'espace est une ressource non renouvelable, parce que l'étalement urbain, l'étirement de la construction le long des voies ou sa dissémination dans les espaces agricoles et naturels portent atteinte à la qualité des paysages, facteur d'attractivité du territoire, **la limitation de la consommation du foncier sera une priorité constante** dans l'ensemble des choix d'aménagement et d'urbanisation. L'Etat, au travers de la contribution de M. le Sous-Préfet par courrier du 11 décembre 2008, indiquait que « *s'agissant des choix en matière d'urbanisme, l'enjeu de la réduction de la consommation d'espace doit être clairement pris en compte comme un axe majeur aussi bien dans ses dimensions quantitatives (la référence à 750m²/logement paraît aller dans le bon sens...) que qualitatives (travailler sur la qualité et la densité urbaines, sur la réhabilitation des centres urbains)* »

La réduction de la consommation foncière implique de favoriser :

3.1 - LE RENOUVELLEMENT URBAIN ET LE RENFORCEMENT DE L'ATTRACTIVITÉ DES CENTRES

Le SCoT s'attache à **promouvoir l'utilisation du foncier disponible à l'intérieur des espaces bâtis** ainsi que le **réemploi de volumes préexistants**, logements vacants, friches... afin d'optimiser l'utilisation des infrastructures et réseaux existants, tant dans les milieux urbains que dans les milieux périurbains peu denses des villes et des villages.

L'éloignement des ménages s'explique en partie par le défaut d'offre dans ces milieux et par le défaut d'attractivité. Les milieux urbains des villes et villages concentrent les services, les commerces et les équipements. En complément, des programmes de logements diversifiés pourront y prendre place et les espaces publics devront être qualifiés et conçus notamment pour faciliter les déplacements à pied ou à vélo. Les stationnements, en particulier dans le centre des villes principales, devront privilégier à la fois le confort des résidents et la desserte des secteurs commerciaux.

3.2 – LA DENSIFICATION DES SECTEURS DÉJÀ URBANISÉS

Sans bouleverser les formes urbaines préexistantes, il est possible de **densifier dans les milieux urbains des villes et des villages**, en comblant les vides, en privilégiant les formes urbaines peu consommatrices de foncier ou l'optimisation du foncier éventuellement déjà bâti. Les capacités des milieux urbains, en termes de densification, seront évaluées et autant que possible favorisées.

En particulier, **pour les secteurs périurbains** généralement étalés et uniquement résidentiels, cet objectif aura pour but de les faire **évoluer vers le modèle du faubourg**, plus dense et plus mixte (habitat-emploi-équipements-services).

3.3 – LA MAITRISE DES EXTENSIONS URBAINES

Les extensions urbaines se développeront avec parcimonie, en continuité avec l'urbanisation existante des villes et des villages et en privilégiant les développements en profondeur plutôt qu'en linéaire le long des voies et chemins.

Elles devront être **conçues comme de nouveaux quartiers de ville ou de village**, diversifiées et bien desservies, et devront donc être articulées aux quartiers voisins.

3.4 – LA MISE EN OEUVRE D'UN OBJECTIF DE CONSOMMATION FONCIÈRE MAXIMUM POUR L'HABITAT, À L'ÉCHÉANCE DU SCoT

Le SCoT ambitionne de limiter la consommation foncière globale pour l'habitat à **600 ha à l'horizon 2030**, ce qui permet d'éviter de viabiliser et de consommer 760 ha de plus à cet horizon, si les tendances actuelles devaient être prolongées, et ainsi de préserver l'équivalent d'une douzaine d'exploitations agricoles.

Ce qui donne pour les 9000 logements du scénario volontariste du SCoT, moins 1000 logements comptés en réhabilitation, une moyenne par logement de 750m²/logement.

4- Produire un urbanisme de qualité environnementale et architecturale favorisant la diversité sociale

Autant que la consommation d'espace, l'enjeu pour ce territoire réside dans la **qualité des opérations de lotissement ou d'aménagement**. Les lotissements sont souvent conçus comme une simple division des terrains en lots à bâtir, sans mise en cohérence des constructions : cohérence dans l'implantation des maisons, cohérence de leur architecture et qualité des espaces publics et des plantations souvent réduits au strict minimum, c'est-à-dire, la desserte routière des lots.

Pour mettre en oeuvre les objectifs de densification modérée et de limitation de consommation d'espace, le SCoT insiste sur la nécessité d'aborder **le renouvellement ou les extensions au travers d'un projet urbain et architectural**. Notamment, cette densification doit garantir l'intimité des ménages, à l'image des rues ou des bourgs traditionnels, être accompagnée d'espaces publics bien conçus et permettre qu'une mobilité piétonne ou cyclable se développe.

Les friches industrielles, très présentes dans les tissus urbains des villes et villages, dont l'abandon ou l'occupation sommaire suggère encore une image négative de déclin, seront progressivement réhabilitée de manière valorisante.

5- Assurer une bonne desserte (en voirie et réseaux et en transport) des nouveaux quartiers

Pour des raisons environnementales, notamment liée à la qualité des eaux, **la construction neuve se réalisera essentiellement dans des quartiers desservis par l'assainissement collectif** qui représente en outre un investissement important pour les collectivités.

Le SCoT s'attachera à ce que les quartiers d'une certaine importance soient desservis par **les transports en commun**, afin d'offrir la possibilité de se déplacer autrement qu'en voiture.

Enfin, pour des raisons de confort et d'usage, les nouveaux quartiers seront desservis par **des cheminements piétons et cyclables**, notamment vers les équipements publics et les services de proximité.

LES OBJECTIFS CONCERNANT LES SERVICES ET LES ÉQUIPEMENTS

Le territoire du SCoT dispose d'une offre d'équipements et de services « de centralité » (théâtre, musées, conservatoire, université, salles de spectacles, salles de congrès, parc d'expositions, lycées, stades, piscine-patinoire l'Archipel....) qui contribue à l'identifier comme pôle d'équilibre de la Région Midi-Pyrénées, comme les autres agglomérations moyennes d'Albi ou Montauban.

Cette offre est complétée par une offre de proximité adaptée aux différentes échelles urbaines et villageoises, ce qui fait de ce territoire, un territoire structuré pour accueillir une nouvelle population dans des conditions de qualité de vie optimum.

Cette offre sera développée en cohérence avec l'organisation du territoire et en mettant en oeuvre la proximité emploi-habitat-équipements-services.

1 – Développer l'offre de services en cohérence avec l'organisation du territoire

1.1- CONFORTER LE RÔLE DE CENTRALITÉ DES PÔLES URBAINS PRINCIPAUX : CASTRES, MAZAMET, AUSSILLON, LABRUGUIÈRE

Les pôles urbains principaux permettent au territoire de se positionner comme **un pôle d'équilibre majeur dans la Région Midi-Pyrénées**. Le renforcement de ce positionnement en Région sera recherché dans les choix d'aménagement et d'équipement du territoire du SCoT.

Le rôle d'accueil des villes principales sera développé et renforcé dans tous les domaines : logements, activités, équipements, emplois, services...

Les équipements structurants à large rayonnement seront positionnés à leur niveau et leur implantation sera examinée au regard de la desserte par les transports en commun

Ces grands équipements feront l'objet d'une recherche de qualité architecturale et environnementale afin de susciter l'intérêt de la population et de contribuer au rayonnement du territoire

1.2 – FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DES PÔLES INTERMÉDIAIRES, CENTRES DES BASSINS DE SERVICES : SOUAL, SAÏX, SAINT-AMANS-SOULT ET VALTORET, LABASTIDE-ROUAIROUX

Au niveau des pôles intermédiaires, **l'équilibre emploi, habitat, équipements et services** sera recherché et renforcé. Ces pôles bénéficient d'équipements et services qui

ont justifié leur classement car ils apportent des services complémentaires aux communes de leur voisinage. Ils doivent donc se développer de manière à garantir le maintien voire le renforcement de ce niveau d'équipement.

1.3 – S'APPUYER SUR LES AUTRES VILLAGES

Dans le cadre d'un développement équilibré du territoire, les villages se développeront à leur échelle pour **le maintien, voire le renforcement des équipements et services de proximité existants** : école, petite enfance, commerces de proximité, personnes âgées...

2 - Adapter et anticiper l'offre de services aux évolutions démographiques et économiques du territoire

2.1 – CONFORTER LES ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS EXISTANTS ET ÉVALUER LES BESOINS EN ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS COMPLÉMENTAIRES.

Les équipements structurants seront positionnés en tenant compte de leur desserte par les transports en commun et les pistes cyclables et en veillant à leur accessibilité par les personnes handicapées ou à mobilité réduite

o La Borde Basse sera renforcée dans sa vocation « **campus** » « enseignement supérieur et recherche », par une amélioration de son organisation et de sa lisibilité urbaines (lycée, IUT, école d'ingénieurs) et l'amélioration de ses accès

- o **Le Centre Hospitalier Intercommunal de Castres-Mazamet** sera rendu accessible par les transports en commun et les voies cyclables, ainsi que toute la zone du Causse voisine
- o Dans le cadre du scénario de croissance démographique du SCoT (+10 000 habitants en 2030), les capacités d'accueil **des établissements du secondaire** seront analysées et les besoins nouveaux, anticipés
- o Les besoins à renforcer dans les domaines **culturel et sportif** : musée Goya, théâtre, cinémas, bibliothèque, spectacles, stades.... particulièrement vecteurs d'attractivité et de lisibilité du territoire seront également analysés dans une perspective de rayonnement régional et interrégional

2.2 – EVALUER LES BESOINS EN ÉQUIPEMENTS DE PROXIMITÉ, À TOUS LES NIVEAUX DE L'ORGANISATION DU TERRITOIRE

L'arrivée de populations nouvelles et les évolutions prévisibles: vieillissement de la population, évolution des ménages... nécessiteront d'anticiper des besoins nouveaux et adaptés en matière d'équipements de proximité. Il conviendra d'anticiper sur leur implantation et sur leur desserte y compris piétonne et cyclable et sur leur accessibilité personnes handicapés ou à mobilité réduite.

o L'accueil petite enfance

L'accueil de populations nouvelles souhaité par le SCoT, et en particulier de jeunes ménages, est conditionné, pour partie, à une offre d'accueil petite enfance (collective ou individuelle) qui réponde à la diversité des besoins de services de proximité dans ce domaine.

o L'offre scolaire et périscolaire

L'évolution de la population enfantine dans le scénario de développement du territoire nécessite d'anticiper les besoins en équipements scolaires, soit en optimisant les équipements existants (ouvertures de classes supplémentaires dans les écoles existantes, extension des bâtiments...), soit en prévoyant des écoles nouvelles si nécessaire. Les emprises foncières devront être préservées, ainsi que les cheminements piétons et cyclables conduisant à ces nouveaux équipements ou à l'extension d'équipements existants.

o L'offre d'hébergement et le maintien à domicile des personnes âgées,

notamment par une offre de logements adaptée

Le vieillissement de la population du territoire nécessite une adaptation permanente aux besoins d'une population en constante augmentation. Les projets à venir devront apporter des réponses différenciées...

Le maintien à domicile est aujourd'hui encouragé, car plus économique et généralement souhaité. Toutefois, ce maintien à domicile nécessite de développer les services à la personne et l'avenir pourrait être au retour des personnes âgées en centre-ville car elles y trouveront plus facilement ces services, des commerces, des loisirs, des transports en commun... d'autant que la loi handicap de février 2005, obligeant les villes françaises à devenir, à l'horizon 2015, accessibles aux personnes handicapées, profitera aussi aux personnes âgées.

C'est pourquoi, l'offre de logements adaptée aux personnes âgées, seules ou en couple, doit être renforcée en particulier dans les centres villes.

- o Le maintien de la médecine générale en milieu rural est un facteur déterminant de maintien de la population. Aussi l'implantation de jeunes médecins sera favorisée ainsi que la création, si nécessaire, de maisons de santé, notamment au niveau des pôles intermédiaires.
- o Plus généralement, la création, si nécessaire, de « maisons de services » qui permettent d'accéder à une offre de services diversifiée, contribuera au maintien de la population en milieu rural

LES OBJECTIFS CONCERNANT LES DÉPLACEMENTS

La mobilité est une des composantes du développement. L'accessibilité du territoire d'une part et l'organisation de sa desserte interne d'autre part, seront des vecteurs essentiels de son développement.

1- Améliorer l'accessibilité du territoire

A l'échelle interrégionale, régionale et départementale, l'objectif sera de relier le territoire aux réseaux grande vitesse notamment par l'aménagement d'une liaison rapide et sûre de niveau autoroutière vers Toulouse et par le développement de l'ouverture du territoire vers la Méditerranée (Béziers) et vers l'A61 (Revel/Castelnaudary)

Cette nécessité est déjà développée dans les objectifs pour le développement économique, aussi, dans ce chapitre, est-elle simplement rappelée. Car si l'accessibilité d'un territoire est fondamentale pour qu'il se développe, elle permet aussi toutes sortes d'échanges physiques essentiels pour les populations, au plan social, culturel, loisirs, études, sportif..

L'amélioration de l'axe Toulouse-Castres-Mazamet, par route et par fer, devra générer un aménagement durable du territoire, et notamment en matière de choix d'aménagement autour des gares du territoire et autour des futurs échangeurs, dans les conditions qui seront développées par la suite.

En même temps, et pour que ce territoire fonctionne à la croisée d'un ensemble de flux, il importe de préserver la possibilité d'améliorer la circulation sur la RD 612, dans le mazamétain et la vallée du Thoré, notamment par la déviation des villes et des villages et développer l'ouverture du territoire vers la Méditerranée.

L'amélioration de l'accessibilité sera renforcée sur l'axe de circulation Nord-Sud par l'amélioration des liaisons routières vers Albi- Montauban-Rodez et Revel-Castelnaudary

L'objectif est de faire du Pays un territoire ouvert sur l'extérieur, par tous les modes de déplacement possibles. Aux côtés des améliorations routières et ferrées, le développement de l'aéroport viendra compléter une offre diversifiée.

2 - Au plan local, organiser les développements urbains en cohérence avec les politiques de déplacement et offrir des alternatives à l'usage de la voiture

Le SCoT a pour objectif de développer une mobilité durable, notamment en tirant partie de l'offre en transport en commun existante et potentielle afin d'en faire une alternative possible à l'usage de la voiture.

2.1- METTRE À PROFIT LA PRÉSENCE DE LA VOIE FERRÉE RELIANT LES GARES DES VILLES PRINCIPALES DU TERRITOIRE, DANS LA PERSPECTIVE DE L'AMÉLIORATION DU CADENCEMENT TOULOUSE-CASTRES-MAZAMET

Le territoire bénéficie de la présence de 3 gares : Castres, Labruguière, Mazamet-Aussillon.

Si aujourd'hui, le cadencement et la régularité des trains n'apporte pas un service optimum, ceux-ci seront nettement améliorés par les investissements de remise en état des infrastructures et de doublement du tracé ferroviaire Toulouse-Saint-Sulpice, prévus à l'horizon 2013, par la Région, RFF et l'Etat

Aussi, à terme, le SCoT se donne-t-il l'objectif de mieux mettre à profit cette desserte du territoire par le train.

Notamment, il conviendra d'optimiser l'offre globale de transport en commun existante mais aujourd'hui dispersée, par l'organisation de **l'intermodalité au niveau des gares**. Pour ce faire, les gares routières, Libellus et Sncf gagneront à être physiquement rapprochées, afin de faciliter les échanges entre le train, les cars de la Région et du Conseil Général et les bus urbains. **L'accessibilité routière, piétonne et cyclable de ces pôles d'échanges** devra être améliorée.

Les quartiers gares existants autour de ces pôles pourront évoluer grâce à l'opportu-

nité que représentera cette accessibilité nouvelle. Notamment ils pourront évoluer vers une plus grande densité urbaine et une plus grande diversité des fonctions (habitat-bureaux, commerces, services...)

La qualité de l'architecture et des espaces publics sera recherchée afin de favoriser l'animation et l'attractivité de ces quartiers restructurés et d'améliorer l'arrivée dans le territoire par les gares.

2.2- ARTICULER L'URBANISATION AVEC LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

L'objectif général du SCoT étant, à terme, de maîtriser les déplacements automobiles et de faciliter l'usage des transports en commun, les extensions urbaines devront se développer en intégrant la perspective de leur **desserte par les transports en commun**

Dans les villes principales, où les transports en commun existent, **la densité urbaine pourra être développée aux abords des axes desservis** ou pouvant être desservis.

Le Périmètre des transports urbains, légalement et financièrement limité à la Communauté d'agglomération, pourra être examiné, à l'échelle du SCoT, dans la perspective de favoriser une plus grande cohérence territoriale.

2.3- FAVORISER LES MODES VÉLO ET PIÉTON

Le développement de l'usage du vélo et de la marche à pied devra être une alternative à l'automobile pour les déplacements de courte distance.

En ville, la place du piéton et du cycliste sera améliorée.

L'étendue, le confort, la sécurité et l'interconnexion du réseau de pistes cyclables sont des conditions nécessaires à l'augmentation de sa fréquentation. On veillera donc à la mise en place d'un réseau de pistes cyclables qui pourrait relier les principaux pôles générateurs de déplacements, de manière à encourager l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail et non plus seulement pour les loisirs.

Un maillage global du territoire pourra se développer en reliant les pistes cyclables existantes sur les anciennes voies ferrées Castres-Albi, Mazamet-Bédarieux, par un axe cyclable principal auquel viendront progressivement se connecter des itinéraires communaux ou intercommunaux

Un schéma des circulations douces est en cours de réalisation au niveau du Pays d'Autan et permettra de préciser les modalités de mise en oeuvre de ce maillage cyclable global du territoire.

2.4 - ADAPTER L'ACCESSIBILITÉ DES PERSONNES HANDICAPÉES ET À MOBILITÉ RÉDUITE AUX DIFFÉRENTS MODES DE DÉPLACEMENTS

La loi du 11 février 2005 impose d'aménager la voirie et les espaces publics, les aires de stationnement, les systèmes de transport et leur intermodalité pour en faciliter l'accès par les personnes handicapées et à mobilité réduite. Cette disposition facilitera l'usage de l'espace public et des transports non seulement aux personnes handicapées, mais aussi aux personnes âgées, aux parents accompagnés de jeunes enfants...

2.5 - MIEUX INTÉGRER LE RÉSEAU DE VOIRIES DANS SON ENVIRONNEMENT

Le SCoT est sillonné par un réseau routier dense et hiérarchisé qui structure fortement son territoire et qui permet des liaisons entre les différentes communes.

L'objectif du SCoT est de maintenir, voire d'améliorer **le bon fonctionnement de ce réseau**, notamment en ne le pénalisant pas par une urbanisation progressive le long de son linéaire qui impose des ralentissements et qui génère des problèmes de sécurité. De même, l'urbanisation devra être contenue à l'intérieur des voies rapides qui servent à contourner l'urbanisation existante.

Ce réseau routier sera développé avec un objectif de bonne **intégration dans l'environnement**, en minimisant l'impact des voies : nuisances sonores, sécurité, plantations... et en préservant les continuités écologiques

Certains tronçons pourront faire l'objet **d'aménagements qualitatifs**. Lorsque l'auto-route sera réalisée, une réflexion pourra être menée sur le nouvel espace de circulation

offert sur les voiries déclassées, notamment la RN 126 de Castres à Soual, dans l'objectif de privilégier les piétons, les cycles et les transports en commun.

D'autres tronçons pourront être améliorés, comme la RD 612 de Lagarrigue à Mazamet, particulièrement dans les traversées de villages.

Au niveau des **échangeurs** de la liaison rapide et sûre de niveau autoroutière vers Toulouse, l'objectif sera de constituer des entrées de territoire valorisantes par une urbanisation maîtrisée et paysagée intégrant éventuellement des secteurs à vocation économique. Des aires de covoiturage pourront y être utilement aménagées.

En milieu urbain, l'amélioration des espaces de circulation en direction des piétons, des cycles et des transports en commun quand ils existent, **minimisera les conflits** d'usage.

Le recours aux impasses dans les opérations d'aménagement et de lotissement sera limité, car celles-ci génèrent des secteurs fermés sur eux-mêmes, peu articulés au voisinage, peu compatibles avec le souhait du SCoT de concevoir les extensions urbaines comme de nouveaux quartiers de ville ou de village

LES OBJECTIFS CONCERNANT LES PAYSAGES ET LA BIODIVERSITÉ

Le paysage est une composante-clé de l'identité du territoire du SCoT et l'un de ses attraits, jouant un rôle pour le développement touristique mais aussi pour l'attractivité résidentielle et économique du territoire.

C'est pourquoi, il convient de considérer que le paysage et les espaces naturels sont un atout et une force et non une ressource infinie, qu'ils structurent le territoire et que tout aménagement doit tenir compte des particularités éco- paysagères dans lesquelles il s'inscrit.

1 - Favoriser la protection des milieux naturels remarquables, réservoirs de biodiversité du territoire

Les espaces faisant l'objet d'inventaires au titre des ZNIEFF, Natura 2000, ENS, réserve naturelle... sont particulièrement importants en superficie sur le SCoT (34% du territoire). Ces espaces constituent à la fois une richesse paysagère: Sidobre, versants du Plateau d'Anglès-Boissezon, Montagne Noire... Ils constituent également des réservoirs biologiques riches et diversifiés sur le plan de la faune et de la flore (oiseaux, mammifères, batraciens, champignons, plantes et fleurs...) que le SCoT veut conserver et protéger. **Préservation des paysages et préservation de la biodiversité sont, sur ce territoire, fortement liés.**

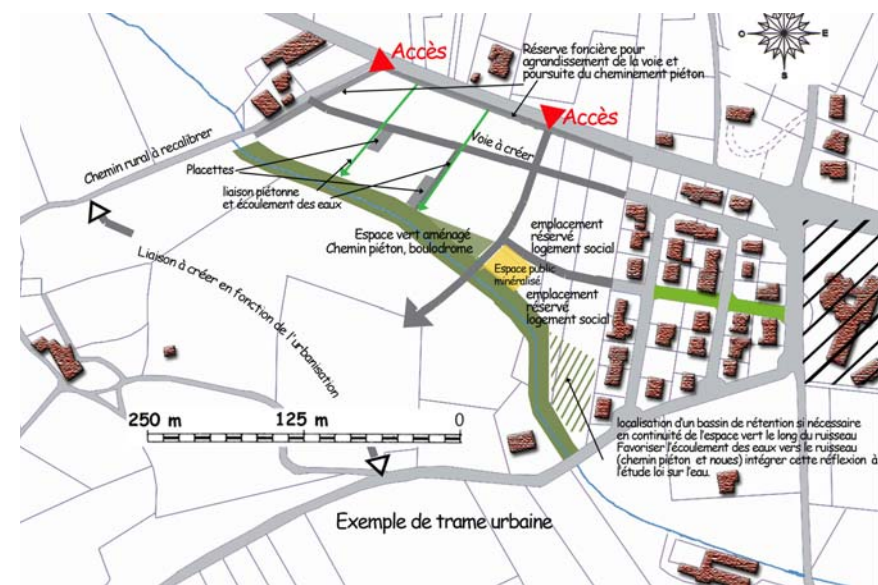
2 - Concilier développement du territoire et préservation de la biodiversité, notamment par le maintien d'une trame verte et bleue

Le maintien d'une trame verte (trame naturelle, végétale) et bleue (rivières, cours d'eau et ripisylve) sur l'ensemble du SCoT contribuera à la préservation du fonctionnement écologique du territoire, en permettant à la faune et à la flore de se déplacer, de se disséminer et de se reproduire. Il convient en effet d'éviter que l'urbanisation, au travers de ses développements pour l'habitat, l'économie et les infrastructures, ne génère des isolats naturels condamnés à devenir des espaces résiduels dont le fonctionnement écologique serait progressivement condamné.

La trame verte et bleue du SCoT (voir plan dans le rapport de présentation) a été formalisée par le repérage d'espaces naturels ordinaires « relais » pour la faune et la flore,

en complément des grands espaces d'inventaires naturels. Le SCoT a défini des principes de liaisons entre tous ces espaces que les communes devront concrétiser dans leurs documents d'urbanisme, soit par leur préservation en espaces naturels ou agricoles, **soit par la création de « coulées vertes » ou le maintien d'une structure bocagère préexistante dans les extensions urbaines, soit par la valorisation des cours d'eau et de leur ripisylve.**

Exemple d'organisation urbaine intégrant une trame verte et bleue



Source : CAUE (Conseil d'Architecture, d'urbanisme et de l'Environnement du Tarn)

Les communes pourront compléter cette trame verte et bleue du SCoT par un travail plus fin à leur échelle.

Ainsi, développement du territoire et préservation de la trame verte et bleue ne sont pas contradictoires. Cela peut au contraire générer des aménagements de grande qualité paysagère. La zone économique du Causse en est un exemple. Elle intègre un principe de continuité de la trame verte et bleue, concrétisé par le maintien d'une coulée verte (château, boisements...), la préservation de haies bocagères préexistantes et la valorisation du Thoré et de sa ripisylve.

Car, si un des objectifs de la mise en oeuvre d'une trame verte et bleue est de préserver le fonctionnement écologique du territoire et donc sa **biodiversité**, il faut y voir d'autres avantages.

La préservation de la structure paysagère du territoire et des communes permettra de réaliser des opérations d'extensions urbaines pour l'habitat et l'économie et des projets d'infrastructures bien intégrés dans leur environnement paysagé. Les nouveaux habitants ou les employés des zones économiques bénéficieront ainsi d'une qualité de cadre de vie, par la préservation d'une certaine **proximité entre urbanisme et nature**.

Des **limites d'urbanisation** seront également utilement définies, afin d'enrayer la tendance à un développement urbain continu le long des axes routiers et afin de contribuer à l'objectif de « reconcentration » de l'urbanisation autour des pôles urbains et villageois. Notamment, des **coupures d'urbanisation** seront maintenues entre les parties agglomérées du territoire et des communes et entre les communes elles-mêmes. Ces coupures peuvent participer au maintien de la trame verte et bleue du territoire.

3- Affirmer la vocation des espaces agricoles

L'activité agricole marque de son empreinte l'identité paysagère de ce territoire, trames et haies bocagères, boisements... Il s'agit de la préserver, **tant pour son impact sur la structure paysagère du territoire que pour l'économie** non délocalisable qu'elle génère. Dans le domaine touristique, des formules d'accueil à la ferme, tourisme vert... seront encouragées.

4- Valoriser le patrimoine forestier et gérer la forêt

Comme l'agriculture, la forêt marque très fortement les paysages de ce territoire. La plupart du temps concernée par les inventaires biologiques pour la richesse de la faune et de la flore qui y trouve refuge et milieux favorables (ZNIEFF), elle sera protégée par une **gestion durable des boisements** et l'organisation d'**une filière bois complète** sera recherchée.

Tout comme la forêt, **les clairières** qu'elle délimite sont importantes pour la faune et la flore : variété des milieux, lisières, espaces couverts... Elles sont importantes aussi par l'ouverture paysagère qu'elles constituent et pour la vie des villages et hameaux qui y sont implantés.

L'objectif du SCoT sera donc **de limiter les boisements de montagne et de piémont** aux surfaces qu'ils occupent actuellement et de préserver les clairières existantes du plateau d'Angles, de la Montagne Noire et du Sidobre... notamment par le **maintien d'activités agricoles**.

5- Maîtriser les développements urbains

Parallèlement au maintien d'une trame verte et bleue, **les paysages du territoire et la biodiversité seront préservés par une maîtrise des développements urbains** dans un objectif d'équilibre entre espaces urbains et espaces naturels et agricoles : faible consommation d'espace, urbanisation nouvelle en continuité de l'urbanisation existante, préservation des structures paysagères, limites franches d'urbanisation...

Le territoire du SCoT bénéficie de différents types de paysages d'une grande richesse et d'une grande diversité: les plaines et collines, la vallée du Thoré, les clairières du Plateau d'Angles, du Sidobre et de la Montagne Noire, les piémonts de la Montagne Noire, les zones de transition du plateau d'Angles, de Boissezon et du Sidobre avec la vallée ou la plaine, les cours d'eau et leur ripisylve, les étangs et plans d'eau, les espaces agricoles...

L'urbanisation devra privilégier une **insertion paysagère** respectueuse des composantes naturelles et urbaines du paysage dans lequel elle s'inscrit.

A l'Ouest du territoire et en plaine, l'enjeu éco-paysager portera principalement sur les **limites à donner à l'urbanisation**, dans un contexte d'important étalement de l'urbanisation.

A l'Est du territoire et sur le piémont, l'enjeu portera principalement sur **la qualité paysagère de l'extension des bourgs**.

Certains paysages gagneront à être améliorés, notamment, les secteurs où coexistent des développements pour l'habitat, l'économie et les infrastructures mal maîtrisés, comme par exemple, les abords de la RN 112 entre Labruguière et Aussillon, au voisinage d'espaces naturels et paysagers emblématiques du territoire : le site Natura 2000 du Causse, le Thoré, le village et les falaises de Caucalières.

6 - Préserver et valoriser les ensembles urbains remarquables, le patrimoine bâti et les formes d'urbanisation traditionnelle

Les éléments majeurs du patrimoine local : **monuments historiques** classés ou inscrits, et **les sites** classés ou inscrits (centre historique de Castres, Labruguière, Hautpoul, Saix, les rochers du Sidobre) qui font la singularité du territoire seront protégés et mis en valeur. Il en sera de même pour **le petit patrimoine historique** (pigeonniers, lavoirs, pesquiers, fours à verre...).

Tout autant que ce patrimoine, **les formes d'urbanisation traditionnelle des villes et des villages** devront être respectées, notamment **en évitant les phénomènes de rupture** préjudiciable à l'harmonie d'ensemble de ces paysages bâtis. Notamment, les extensions urbaines sont aujourd'hui trop banalisantes, plus pour des raisons de conception urbaine, que de qualité architecturale. Elles devront donc être réalisées majoritairement dans le cadre de projets urbains et architecturaux qui tiennent compte du paysage bâti environnant.

7 - Améliorer la qualité paysagère et bâtie des entrées de ville et préserver les infrastructures de voirie d'une urbanisation continue

Dans un souci de qualité paysagère et urbaine, les choix d'urbanisation devront veiller à limiter les constructions à vocation économique en continu le long des axes routiers d'entrée de ville, en **priviliégiant les développements en profondeur** et les continuités urbaines.

Les vues et les panoramas qui permettent de mettre en valeur les sites remarquables du territoire (causse, Montagne Noire...) le long des voies seront préservés.

La qualité paysagère et bâtie des entrées de ville existantes et futures sera améliorée. Elles assureront une **transition réussie entre les espaces bâtis et les espaces non bâtis**, notamment, elles seront réalisées en cohérence avec la trame rurale et bocagère préexistante, afin de s'inscrire en continuité tant avec les espaces naturels qu'avec les espaces urbains voisins.

De même, à leur échelle, **les entrées de villages** seront améliorées ou développées en privilégiant la cohérence avec l'urbanisation traditionnelle du centre bourg afin d'assurer une continuité paysagère harmonieuse avec le bâti existant.

LES OBJECTIFS CONCERNANT L'ENVIRONNEMENT

Les choix d'urbanisation des territoires ont un effet direct sur ses ressources et sur les pollutions diverses qui peuvent les affecter. C'est pourquoi, le SCoT se préoccupe de maîtriser l'usage des ressources, dans un souci constant de respect de l'environnement.

1 - Améliorer la qualité de l'eau

L'eau est une ressource essentielle et le développement de l'urbanisation ne devra se faire que si **l'accès à une eau potable de qualité est garanti**, par la protection des périmètres de captages et par la diversité des sources d'approvisionnement (interconnexions, plusieurs sources d'approvisionnement)

Nous avons vu dans le diagnostic que la qualité des eaux de surface du territoire n'était pas encore optimum, notamment pour des raisons de rejets domestiques mal traités.

Hors le territoire est maintenant doté de nombreuses stations d'épuration des eaux usées, dont il faut optimiser le fonctionnement. Pour cela, les **extensions urbaines se feront préférentiellement dans les secteurs desservis par l'assainissement collectif**.

L'objectif est aussi de limiter les risques de dysfonctionnement des systèmes d'assainissement du fait de l'admission d'eaux pluviales non polluées. Aussi, les eaux pluviales seront gérées de façon à limiter ou à différer leur rejet dans les réseaux.

Cette gestion de **la rétention des eaux pluviales** par l'aménagement de noues, bassins de rétention, maintien et aménagement des fossés de drainage et d'écoulement existants... pourra être intégrée comme un élément de valorisation des opérations d'urbanisme.

2 - Lutter contre le changement climatique, améliorer la qualité de l'air, maîtriser la consommation d'énergie et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Le modèle résidentiel dominant actuel qui privilégie l'habitat pavillonnaire éloigné des centres des villes et villages est un modèle fortement consommateur de ressources et d'énergie. Le SCoT veut promouvoir un modèle plus vertueux.

Notamment, **le SCoT agit sur les transports** en privilégiant pour le développement de l'urbanisation, les sites situés le long des axes de transport en commun existant ou potentiel et les sites desservis par le transport ferroviaire et accessibles depuis les gares, Il fait le choix d'une **plus grande proximité** des logements, des équipements, des entreprises pour minimiser la longueur des déplacements et permettre l'usage des modes alternatifs à la voiture (bus urbains, marche à pied et vélo)

Le SCoT encouragera les architectures privées et publiques **économiques en besoins énergétiques** et les éco-quartiers pour contribuer à la baisse globale de la consommation énergétique à terme, sur le territoire.

Il encouragera également **le recours aux énergies renouvelables** dans la construction et les opérations d'urbanisme et toute démarche favorisant l'intégration des matériels de production d'énergie renouvelables dans les sites sensibles ou dans les sites en vue.

Les projets de production d'énergie renouvelable à impact paysager seront examinés dans un cadre intercommunal.

La loi Grenelle 1 impose la maîtrise de la demande énergétique dans le bâtiment et le lancement d'un programme de rupture technologique sur le **bâtiment neuf** :

- Objectif : basse consommation (50 kWh/m²/an) dans tous les bâtiments publics et le secteur tertiaire en 2010 et dans les logements privés en 2012
- Généralisation des bâtiments à énergie positive en 2020

Elle impose également un chantier de rénovation énergétique radicale des **bâtiments existants** : - **38 % d'émissions de CO₂** sur le parc existant d'ici 2020

- Bâtiments publics : diagnostic avant 2010 et lancement des rénovations avant 2012
- Logements sociaux : rénovation des 800000 logements les moins efficaces en énergie d'ici 2020
- Des politiques incitatives pour le logement et le tertiaire

3 - Protéger la population et les biens contre les risques et les nuisances

Le diagnostic a montré que les risques principaux tant naturels qu'industriels sont identifiés sur le territoire, au travers de PPR inondation et mouvement de terrains et au travers de périmètres Seveso.

Il s'agira donc de recourir à la réglementation existante, de la traduire localement et l'intégrer dans les projets

3.1 - PROTÉGER LA POPULATION CONTRE LES RISQUES

Notamment, il s'agira de ne pas construire dans les zones à **risque d'inondation**, identifiées dans les PPRI et dans les zones à risque technologique (Seveso). Il s'agira aussi d'éviter les **facteurs d'aggravation des risques d'inondation** en aval par la canalisation des cours d'eau ou une imperméabilisation des sols trop importante.

Le risque « retrait gonflement des argiles » a fait l'objet d'un PPR récemment, il nécessite de prendre des mesures de « bon sens » pour les constructions nouvelles (fondations, sous-sol total, plantations maîtrisées...)

Le risque incendie sera prévenu, dans les nouveaux quartiers selon les normes, et particulièrement dans les sites exposés proches des forêts, par exemple, en facilitant l'intervention des services d'incendie et de secours.

Le risque « falaises » sera également pris en compte dans l'élaboration des documents d'urbanisme.

3.2 - PROTÉGER LA POPULATION CONTRE LES NUISANCES ET POLLUTIONS

D'autres facteurs génèrent des nuisances pour les populations, notamment **le bruit des infrastructures routières**. Il sera pris en compte dans les nouveaux projets d'aménagement en réduisant le bruit à la source, en évitant d'urbaniser en site exposé et en améliorant l'isolation des logements existants et exposés

D'autres facteurs peuvent générer de l'inconfort, comme **les pollutions visuelles** et notamment celle générée par le manque de qualité urbaine, architecturale et paysagère des entrées de ville.

La réglementation pour une amélioration des entrées de ville existe, au travers de **l'amendement Dupont** (article L.111-1 du code de l'urbanisme). Il conviendra de l'appliquer mieux, non comme une contrainte mais comme un atout pour l'opération concernée et pour le territoire.

La dépollution des sols représente un enjeu important pour le territoire. Son lourd passé industriel a laissé ponctuellement des sols pollués par des produits chimiques et des restes organiques (peaux du délainage...) notamment aux abords des rivières. Cette pollution sera prise en compte dans les choix de localisation ou les modes d'urbanisation. Quand cela est possible, la dépollution sera réalisée.

Concernant **les déchets ménagers**, la mise en place de modes d'organisation des services favorisant le tri sélectif, l'amélioration de la collecte sélective des emballages, l'amélioration du compostage individuel, le développement des filières de valorisation et la réduction de l'impact environnemental des véhicules seront recherchés.

Les déchets de carrière de granit qui nuisent à la qualité des paysages du Sidobre seront mieux traités dans le cadre d'une gestion collective et maîtrisée de ces déchets.