

# ATELIER URBANISME





# Le mot du pilote de l'Atelier

## Mr Vaute, président du SCoT d'Autan et de Cocagne

Le développement équilibré du territoire, pour accompagner l'arrivée de populations et d'activités économiques induite par la mise en service de l'autoroute, est le principal enjeu de « L'atelier Urbanisme » du CODEV. Cette ambition doit composer avec les objectifs de territorialisation du Zéro Artificialisation Nette ainsi qu'avec la diversité des caractéristiques du territoire : renouvellement industriel, richesse paysagère, évolutions démographiques, ...

Piloté par le syndicat mixte du SCoT d'Autan et de Cocagne, les 3 temps de travail ont permis d'apporter des pistes de réflexions par une approche systémique ainsi que des solutions concrètes et territorialisées qui seront explorées plus en profondeur lors de l'élaboration du SCoT.



### Les 7 Ambitions :

**3 ambitions formant le « socle commun ».** Préalables aux actions spatialisées, ces mesures permettent de constituer un support de dialogue rassemblant les différents EPCI afin de maintenir dans le temps le dynamisme suscité par les Ateliers CODEV et par l'élaboration du SCoT. Ces ambitions se répartissent sur 3 thématiques :

1/ La Gouvernance

2/ Le Foncier

3/ L'Immobilier

**4 ambitions territorialisées pour s'adapter à la pluralité du territoire.** Ce découpage prend en compte les différentes situations démographiques et effectue des « zooms » sur des espaces à enjeux, impactés notamment par l'arrivée de l'infrastructure autoroutière. Les actions sont ainsi regroupées sur 4 typologies de territoire :

4/ Les Bourgs ruraux

5/ Les Centres-Bourgs

6/ Les Agrafes intercommunales

7/ Les Gares

# Diagnostic « Gouvernance »

Une **diversité d'instances permet de traiter de sujets de manières transversales sur le territoire sud tarnais** (via le programme « Territoire d'industrie », via les syndicats mixtes des rivières, de l'enseignement supérieur ou du SCoT d'Autan et de Cocagne). Néanmoins, certaines thématiques manquent d'horizontalité. « L'atelier Urbanisme » du CODEV, ayant un périmètre opérationnel correspondant à celui du SCoT, a pu identifier plusieurs sujets abordés nécessitant un dialogue plus transversal :

**1) L'offre d'accompagnement aux entreprises.** Actuellement régie par les différentes intercommunalités, le sujet pourrait être abordé plus collectivement avec un objectif de proposer des immobiliers/fonciers sur le territoire le plus adapté.

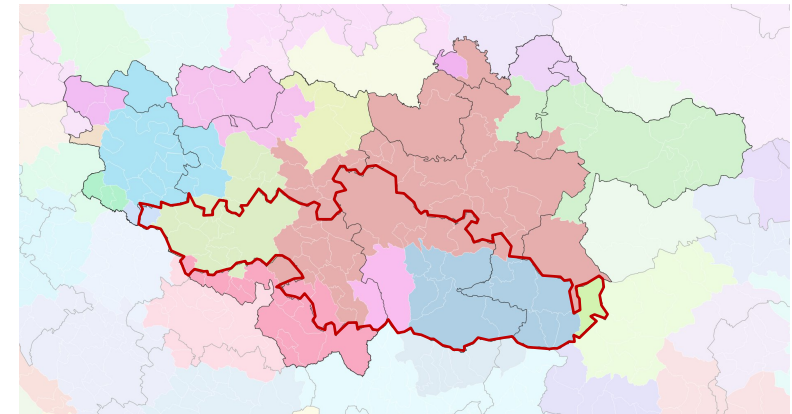
**2) La mobilité.** 3 instances sont à coordonner pour le vélo avec le département (réseau voies structurantes), les EPCI (schéma cyclable) et les communes (voies de proximité). Sur les bus urbains, des difficultés de liaisons sont observées entre les EPCI (Autorités organisatrices différentes). Pour l'offre de train, jugée dégradée sur le territoire, les communes pourraient gagner à ne parler que d'une seule voix auprès de la Région et de la SNCF.

**3) La stratégie de développement durable.** Le concept de « Cœur vert d'Occitanie » est partagé par les acteurs du territoire mais doit encore se traduire opérationnellement dans une logique de complémentarité. Des actions sont entreprises sur le PNR, mais celui-ci possède un périmètre qui n'englobe qu'une partie des communes du territoire.

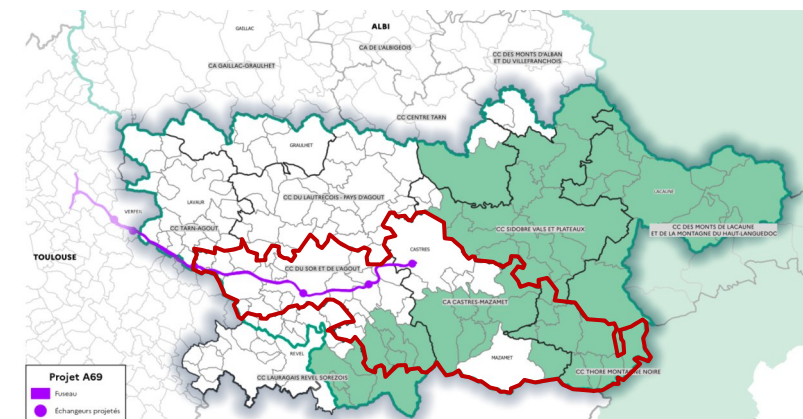
**4) Le foncier, sa connaissance et les stratégies à mettre en place.** Un travail avec les Etablissements Publics Fonciers du Tarn et de l'Occitanie à amplifier.

L'exercice du CODEV permet de questionner collectivement ces sujets aujourd'hui et ce travail nourrira la rédaction du SCoT dans les mois prochains, mais comment maintenir cette dynamique sur le long terme. Le syndicat mixte peut-il jouer le rôle d'ensemblier afin de faire perdurer cette dynamique ?

**Bassins de vie, EPCI  
et périmètre du SCoT**



**Périmètre du Parc naturel régional  
du Haut-Languedoc**



# Ambition « Gouvernance »

## Vers des outils de connaissance et de décisions plus transversaux

### Les objectifs :

- Un **partage de connaissances** plus transversales sur des sujets clés et à forts enjeux urbains. Il existe actuellement une diversité d'initiatives et de politiques qui gagneraient à être, à minima, partagées ou pilotées de manière plus collégiale.
- Cela nécessite de **mettre en place des instances communes** pour partager les informations, hiérarchiser et qualifier les projets collectivement. Cela semble particulièrement pertinent pour **l'accompagnement des établissements économiques**. Une meilleure collaboration permettrait une répartition plus efficace des entreprises sur le territoire.

### Les indicateurs / les outils :

- Constitution d'un outil de partage de connaissance en open-data (foncier disponible, bâtiment vacant, ...)
- Contrat de réciprocité : permet de mieux articuler les collaborations entre les EPCI en définissant des thématiques de collaboration et en créant des méthodes de mises en commun de ressources afin de prendre des décisions collégialement.

### Les actions et projets retenus :

- **Construire et partager un outil de connaissance de la mutabilité foncière et immobilière.** L'objectif serait d'établir un diagnostic précis des friches, des immobiliers vacants et des fonciers amenés à être libérés sur les communes, afin d'avoir une vision plus éclairée des potentiels de développement dans un horizon où le ZAN va dynamiser le renouvellement urbain. Cette démarche partenariale permettra d'élargir les sources d'informations, de partager des objectifs ainsi que de formuler une vision commune des résultats issus de l'observation, et in fine des politiques à mener. Cette action peut prendre la forme d'un observatoire.
- **Créer une instance d'échange et un processus de validation.** Une fois le SCoT validé, il sera nécessaire de trouver un moyen de prolonger le dialogue afin de mettre en place les stratégies envisagées. Cette instance pourra notamment répondre aux demandes d'implantation des entreprises, mettre en cohérence le marketing territorial, programmer et positionner les programmes phares (Exemple : Maison du Territoire).

### Les acteurs :

- SCoT : potentiel appui pour prolonger la dynamique du CODEV au travers de son rôle de contrôle pour faire appliquer la stratégie et d'observation pour évaluer ses impacts. Cela nécessite d'Investir dans les ressources humaines du Syndicat Mixte pour qu'il puisse être le garant de la stratégie commune du territoire et l'animateur des échanges
- CCI et EPCI : savoir-faire sur le partage de connaissance des milieux économiques
- CEREMA : partenariat possible pour la constitution d'un observatoire sur les friches du territoire (voir les outils « CartoFriche », « UrbanSimul », « UrbanVitaliz »).



# Diagnostic « Foncier »

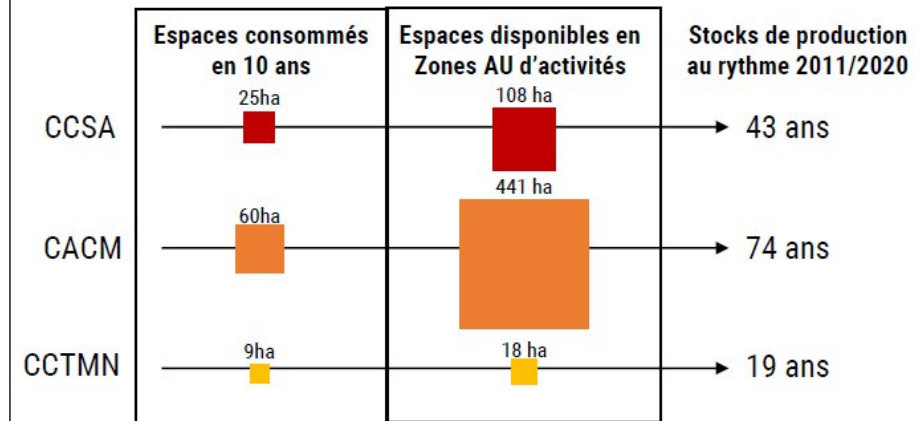
Ressource **rare, contrainte** ou **prisée**, la question du foncier est d'autant plus sujette à enjeux que le territoire élargi du SCoT va voir son attractivité renouvelée par l'arrivée d'une **infrastructure autoroutière d'envergure**. Le territoire doit pouvoir s'inscrire dès à présent dans une démarche prenant en compte le **Zéro Artificialisation Nette (ZAN)**.

D'un point de vue **résidentiel**, la perte de dynamisme des centres historiques et l'attrait pour le logement individuel ont participé à l'**étalement urbain** sur le territoire et au **mitage résidentiel**. Parallèlement, le phénomène de **résidentialité temporaire** (ou secondaire) s'est renforcé, particulièrement dans certaines communes de l'Est du SCoT Autan Cocagne. Ces enjeux sont à mettre en lien avec la hausse des coûts du logement et des mobilités pour les ménages. L'intensification urbaine des espaces déjà urbanisés, par le renforcement des polarités équipées et servicielles, permettrait de réduire les distances parcourues et de renouveler le regard sur des espaces historiques. Ce renouvellement des centres, dans des marchés parfois peu attractifs pour des promoteurs, interroge le degré d'intervention des acteurs publics et nécessite ainsi de se donner les moyens de développer des programmes ambitieux. La maîtrise du foncier joue alors un rôle primordial.

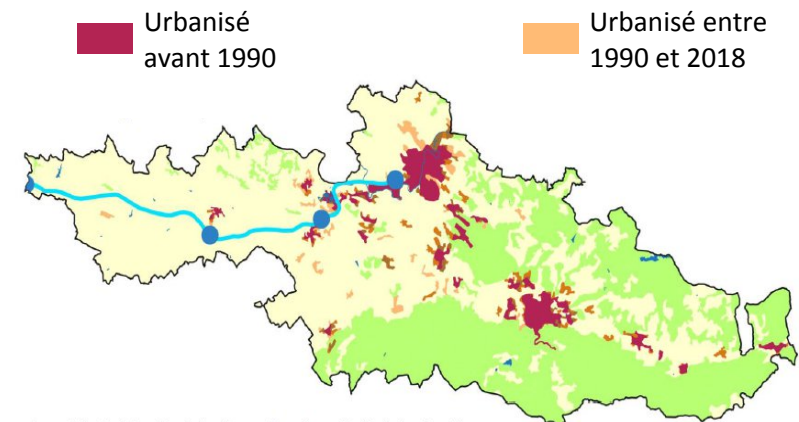
D'un point de vue **économique**, le foncier pose la question du **développement d'espaces peu pourvoyeurs d'emplois** (entrepôts, logistique lourde), mais également de la **concurrence entre les territoires**, demandant à (ré)interroger les **vocations économiques** de certains espaces en fonction de leur **interaction avec l'écosystème existant**. Notons également un fort enjeu de **densification des fonciers déjà imperméabilisés au travers notamment d'une rationalisation/mutualisation du stationnement** dans les zones d'activités économiques et commerciales.

D'un point de vue **environnemental** enfin, l'artificialisation des sols est le synonyme de l'**appauvrissement des systèmes écologiques**, de la **déprise agricole** et de la **dégradation du paysage**.

Estimation du nombre d'années nécessaire pour utiliser le foncier économique disponible au rythme de la consommation observée entre 2011 et 2020



Evolution du mode d'occupation au sol (1990 – 2018)



Source : Corine Land Cover (base de données européenne d'occupation biophysique des sols)



# Ambition « Foncier »

## Une nécessaire maîtrise pour anticiper les évolutions du marché

### Les objectifs :

La pression exercée autour du foncier ne doit pas faire oublier les volontés de **développement économique** ainsi que les **urgences socio-écologiques**. A cet égard, le foncier demande à être appréhendé d'une manière **renouvelée et hiérarchisée**, afin que les **bons programmes se positionnent aux bons endroits**. Cet esprit peut se décliner selon plusieurs modalités, qu'il s'agisse de la **lutte contre la rétention foncière** (limitante dans la cohérence de projets d'ensemble, par exemple à Cuq-Toulza où quelques propriétaires détiennent une grande part du foncier communal), du **contrôle de la maîtrise foncière** (permettant le fléchage optimal des vocations d'espaces par la puissance publique) ou encore de **l'optimisation des espaces déjà urbanisés**, et ce dans le but de limiter l'artificialisation de nouvelles terres.

### Les indicateurs / Les outils :

- BRS : Bail Réel Solidaire. Dispositif permettant de dissocier le foncier du bâti, réduisant la spéculation foncière
- Bail à construction : contrat engageant le locataire à respecter les spécifications du propriétaire sur les caractéristiques du bâtiment lors de sa construction
- AFU : l'Association Foncière Urbaine est une "collectivité de propriétaires" réunis pour exécuter et entretenir, à frais communs, les travaux qu'elle énumère.

### Les actions et projets retenus :

- **Conserver la maîtrise foncière**. La raréfaction du foncier augmente la concurrence entre les porteurs et peut aboutir sur des programmes non souhaités par la collectivité. Conserver la maîtrise du foncier permet de contrôler son usage futur. Via la création d'une foncière économique, la montée des prix peut être contrôlée et le foncier affecté aux acteurs en concordance avec les ambitions du territoire. La conservation du foncier permet également d'envisager des modes de portage alternatifs (type BRS ou bail à construction) et participe à la régulation des tensions foncières tout en donnant la capacité d'orienter les porteurs.
- **Optimiser les espaces déjà urbanisés**. Pendant l'atelier, 3 types d'espaces déjà constitués ont été interrogés. Les friches, avec un premier travail d'inventaire et de caractérisation à effectuer avant de mettre en place une stratégie globale sur le territoire. Les zones d'activités qui présentent de forts potentiels de constructibilité mais dont la multiplicité de propriétaires peut être un frein au renouvellement. Le tissu pavillonnaire, très développé sur le territoire, pouvant être un terrain de renouvellement profitant aux propriétaires fonciers individuels mais suscitant également de fortes réticences.
- **Lutter contre la rétention foncière** en établissant un diagnostic du phénomène sur le territoire puis en mettant en place une stratégie transversale (négociation, lien avec l'EPF, étude de mise en place de taxe sur le foncier non bâti, ...)

### Les acteurs :

- COMMUNES / EPCI
- EPF
- SEM du Tarn THEMELIA
- CEREMA / CAUE : partenaires possibles pour la connaissance du foncier et pour la mise en place de stratégie de densification douce

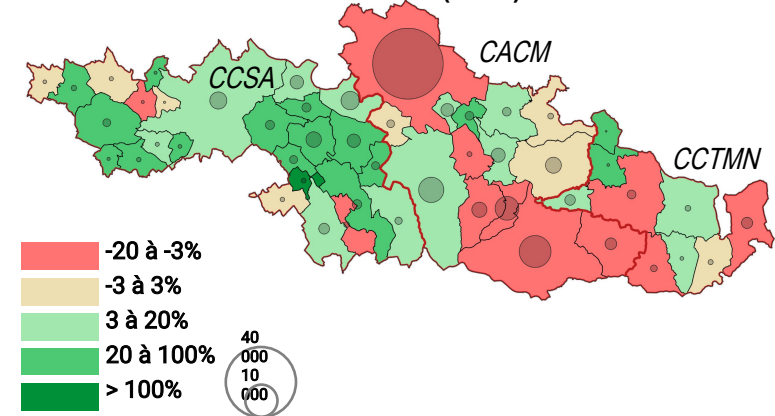
# Diagnostic « Immobilier »

Le territoire du SCoT montre une pluralité de dynamiques démographiques. On observe une **attractivité croissante de la Communauté de Communes Sor et Agout (CCSA)** qui a gagné 4000 habitants en 20 ans (+21%) alors que sur la même période **Castres et son agglomération en perdait** près de 1500. De nombreux jeunes actifs partent de ce territoire et ne reviennent pas. Plus à l'Est, sur la Communauté de Communes Thoré Montagne Noire (CCTMN), la population est stable mais marquée par un **vieillessement important**. Les centres historiques (Castres et Mazamet notamment) ainsi que les communes du PNR marquent le pas, alors que la partie Ouest est dynamique. Cette attractivité pourrait s'expliquer par le **desserrement de Toulouse** avec des ménages métropolitains cherchant un foncier abordable et plus grand. Le travail de diagnostic de l'atelier a montré que cette **influence est, pour l'instant, mineure**. Ce territoire attire, mais plutôt des ménages à proximité. **Une diversité de facteurs explique cette croissance** : développement des emplois, situation de « carrefour » géographique, disponibilité du foncier, ...

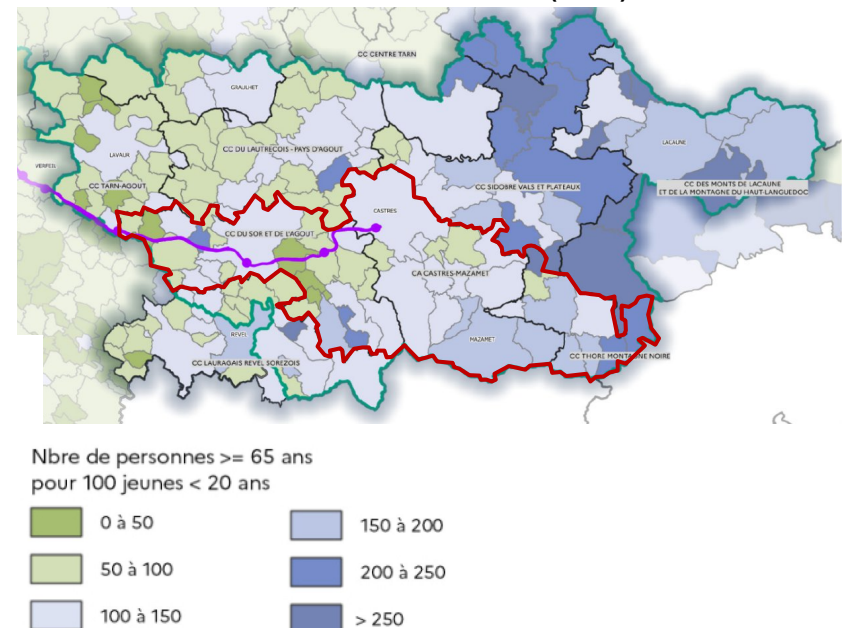
Concernant le parc immobilier constitué, la présence d'une **part importante de logements « sous-occupés »** a été soulevée. Si cette caractéristique est propre aux territoires non métropolitains, son accentuation récente est à prendre en compte. Il y a un **décalage de plus en plus important entre la constitution des ménages** (de plus en plus petit) **et la réalité du parc immobilier** (composé essentiellement de grands logements). Le taux de vacance et la part de logement secondaire sont également plus élevés à l'Est du territoire, allant jusqu'à composer respectivement 13% et 18% du parc constitué pour la CCTMN.

Les besoins sur le territoire sont multiples. **Les centres historiques**, ayant connus une perte d'attractivité avec le développement du pavillonnaire, sont le sujet de plusieurs initiatives (petites villes de demain, OPAH-RU, ...) et peuvent être le **support d'accueil de populations moins mobiles** (étudiants, jeunes actifs, seniors notamment). La mise en place du ZAN nécessite également de repenser les espaces déjà urbanisés. Enfin, le territoire connaît un taux de pauvreté important qu'il faut également prendre en compte dans la programmation résidentielle, notamment sur la diversité des logements sociaux et leur localisation.

Dynamiques démographiques par commune (2019)



Indice de vieillissement (2018)





# Ambition « Immobilier »

## Pour un parc de logements plus adapté aux besoins des ménages

### Les objectifs :

- **Fluidifier les parcours résidentiels**, notamment en initiant une rotation dans le pavillonnaire
- **Répondre aux besoins de la diversité des publics** : étudiants, jeunes actifs ou encore seniors. Un intérêt important de rester à proximité des aménités existantes pour ces profils.
- **Renouveler et réhabiliter le parc** : densifier avec douceur, rénover les centres historiques
- **Maintenir les équilibres démographiques** entre les EPCI. Cet enjeu soulève la problématique de l'attractivité des centres historiques mais également de la frange Est du territoire, qui profitera potentiellement moins des apports de l'A69.

### Les indicateurs :

- Données démographiques : hausse par commune, profil des ménages, ...
- Données immobilières : part de logements vacants, suivi des loyers et du coût du foncier, suivi des projets immobiliers (localisation, nombre de logements, typologies, ...)

### Les actions et projets retenus :

- **Lutter contre la vacance résidentielle et commerciale**. Différentes stratégies sont déjà mises en place sur le territoire, un partage de bonnes pratiques à envisager pour faire face à une accentuation du phénomène
- **Diversifier les produits logements proposés**. Une nécessité de réduire la mono-fonctionnalité du parc pour apporter une réponse aux changements sociétaux.
  - De **grandes typologies à envisager dans les centres**, tout en effectuant un travail sur le confort et la qualité de ces logements (balcons, isolation, accessibilité, proximité des services, ...). À l'inverse, des **logements plus petits à introduire dans les espaces ruraux** pour répondre à une évolution de la demande (décohabitants, séparations, néoruraux, seniors, ...) avec des formes de montage participatif à interroger.
  - Développer **l'ensemble du panel de logements sociaux** existants et varier leur localisation
  - Accroître **l'offre de logements spécifiques** (étudiants, jeunes actifs, seniors, ...) et envisager des programmations intergénérationnelles

### Les acteurs :

Porteurs : Communes, EPCI, Bailleurs, Foncières

Partenaires : Action Logement / ADIL / ANIL / Anah / Architectes / CAUE / Associations de propriétaires et locataires / Bailleurs sociaux / Banques / Collectivité pilote / EPF

# Diagnostic « Actions territorialisées »

L'étendue du territoire du SCoT Autan-Cocagne invite à le penser selon **plusieurs typologies d'espaces**, à partir de leurs **caractéristiques** et de ce qu'ils sous-tendent en matière d'**aménagement du territoire**. Quatre catégories ont été distinguées :

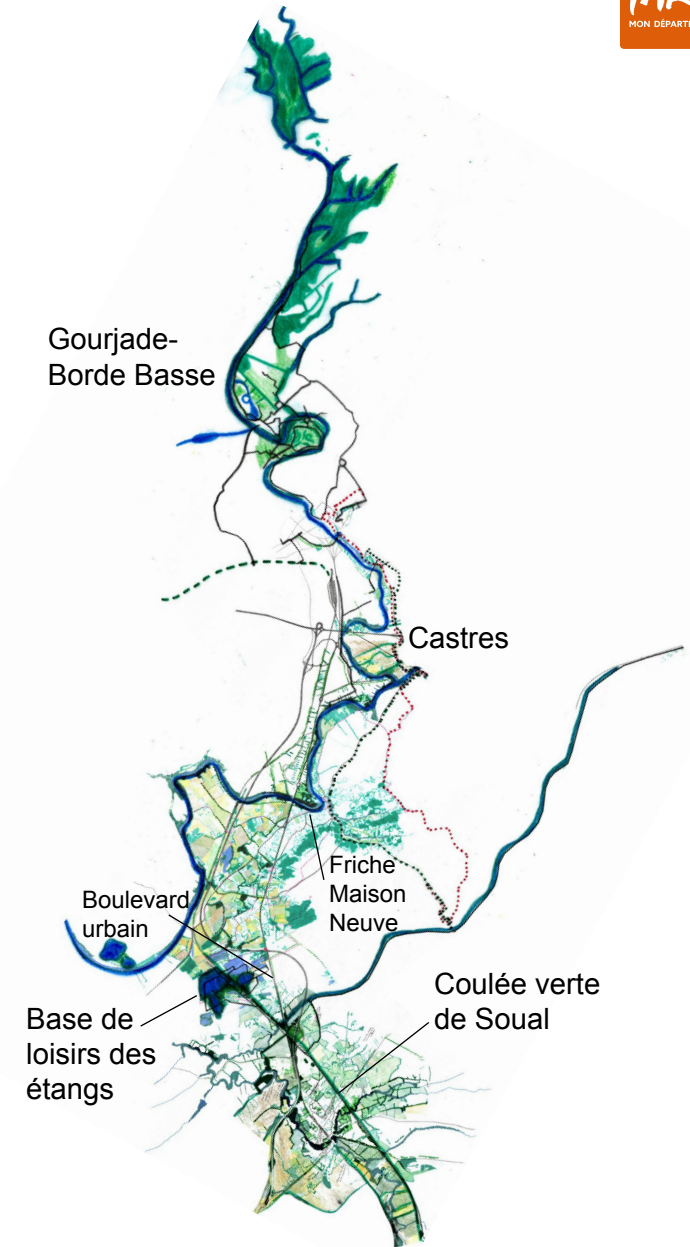
Les **bourgs ruraux** posent la question de leur **complémentarité** en fonction de leur **proximité** notamment en matière d'**équipements** (*regroupement scolaire, services publics, commerces...*). Le développement de solutions de rabattement vers les transports collectifs ou vers les vélos routes existantes ou en projet apparaît important pour les accrocher aux dynamiques du territoire.

Les **centres-bourgs** jouent un rôle de **carrefour** à l'échelle du territoire en tant que **centralités de taille intermédiaire** entre les centres-villes (*Castres, Mazamet*) et les bourgs ruraux. Ce sont les lieux où les **maillages routiers** se croisent, où les **personnes se rencontrent** et où les **services, équipements et commerces se concentrent** à l'échelle d'une **zone de vie élargie**, non directement tributaire des **centres-villes avoisinants**.

Les **agrafes intercommunales** – s'étendant sur **au moins deux intercommunalités** – concentrent des enjeux de **mise en cohérence des différentes stratégies territoriales et d'aménagement du territoire**, appréhendées dès le 1<sup>er</sup> atelier. En effet, ces agrafes posent la question des **liaisons**, des **projets paysagers d'ensemble**, de la **pression économique et foncière** lorsqu'il s'agit de **lisières urbaines** (*Mazamet, Bout-du-Pont-de-L'Arn*) ou plus généralement d'**entrées de ville** au **caractère stratégique majeur** avec l'arrivée de l'A69.

Les **gares**, quant à elles, sont des **espaces particulièrement hétéroclites** au sein du SCoT Autan-Cocagne, autant du point de vue de leur plus ou moins grande **centralité** que dans les **formes urbaines** et les **activités** qui les composent (*résidentiel, serviciel et commercial autour de la gare de Castres ; résidentiel autour de la gare de Labruguière ; économique autour de la gare de Mazamet*). Malgré leurs disparités, ces quartiers de gare constituent des **espaces idéaux pour le développement de la mixité sociale et fonctionnelle** à destination d'une **diversité de publics** (étudiants, jeunes actifs, seniors, personnes peu mobiles...).

Plus généralement, l'ensemble de ces espaces sous-tend des enjeux de **mobilités** (*multimodalité, renouvellement des axes suite à leur délestage*), de **cadre de vie** et de **paysage** (*continuités écologiques et paysagères, préservation*).



Un « collier d'émeraudes » d'espaces verts utilisant les trames vertes et bleues permettant de relier Soual à Castres



# Ambition « Bourgs ruraux »

## Des complémentarités et des liaisons à imaginer

### Les objectifs :

Il existe une diversité de « bourgs ruraux » sur le territoire avec pour chacun des **enjeux différents** : population, accessibilité aux pôles structurants, présence de nombreux emplois sur la commune, ... Les bourgs ruraux sont ici les communes avec peu d'habitants, ne concentrant pas de fonctions urbaines stratégiques et ne jouant pas le rôle de « carrefours » des centres-bourgs. Ils subissent ainsi généralement **l'éloignement des pôles actifs**, avec des **populations vieillissantes** et des **moyens qui diminuent**. Ces caractéristiques n'empêchent pas ces communes de **participer à la dynamique d'attractivité du territoire**. Pour cela, des **complémentarités** entre ces bourgs doivent être trouvés. Ceux-ci peuvent être programmatiques (équipements, services, logements) mais également paysagers en aménageant des continuités pour mieux relier ces espaces.

### Les indicateurs / Les outils :

- Programme « Villages d'Avenir » pour les communes de moins de 3500 habitants non couvertes par « Action Cœur de Ville » ou « Petites Villes de Demain ». Identification de projets prioritaires sur 5 ans et aide au développement.

### Les actions et projets retenus :

- **Structurer une zone de vie de proximité et une complémentarité villageoise.** Ne remettant pas en cause le développement et l'importance des équipements des pôles principaux et intermédiaires, cette action s'installe plutôt dans le quotidien des habitants en ayant vocation à apporter des réponses au plus près des besoins. Des équipements de petites tailles peuvent permettre de réduire les déplacements, de développer l'attractivité des bourgs et participer à leur réappropriation avec peu ou pas d'investissement (mise à disposition d'un bâtiment vacant pour implanter une MAM par exemple). La polycentralité des bourgs peut être renforcée grâce à une action paysagère en imaginant une continuité entre les villages. Le bocage et les rivières peuvent être le support pour créer des chemins piétons et cyclables en lien avec les trames vertes et bleues.

- **Développer les solutions de rabattement et les alternatives à la voiture.** Pour les bourgs desservis par une offre de transport en commun, il convient de travailler les cheminements entre les lieux de vie et les arrêts qui sont des portes vers le reste du territoire. Il est également essentiel de mailler les bourgs entre eux via des pistes cyclables sécurisés en intégrant les pistes structurantes ou à minima en n'en sécurisant l'accès. L'arrivée de l'A69 peut être une opportunité pour apaiser la RN en changeant son gabarit. Enfin pour les bourgs éloignés des transports, des dispositifs de mobilité solidaire ou de covoiturage organisé peuvent être envisagés en complémentarité avec les offres existantes.

### Les acteurs :

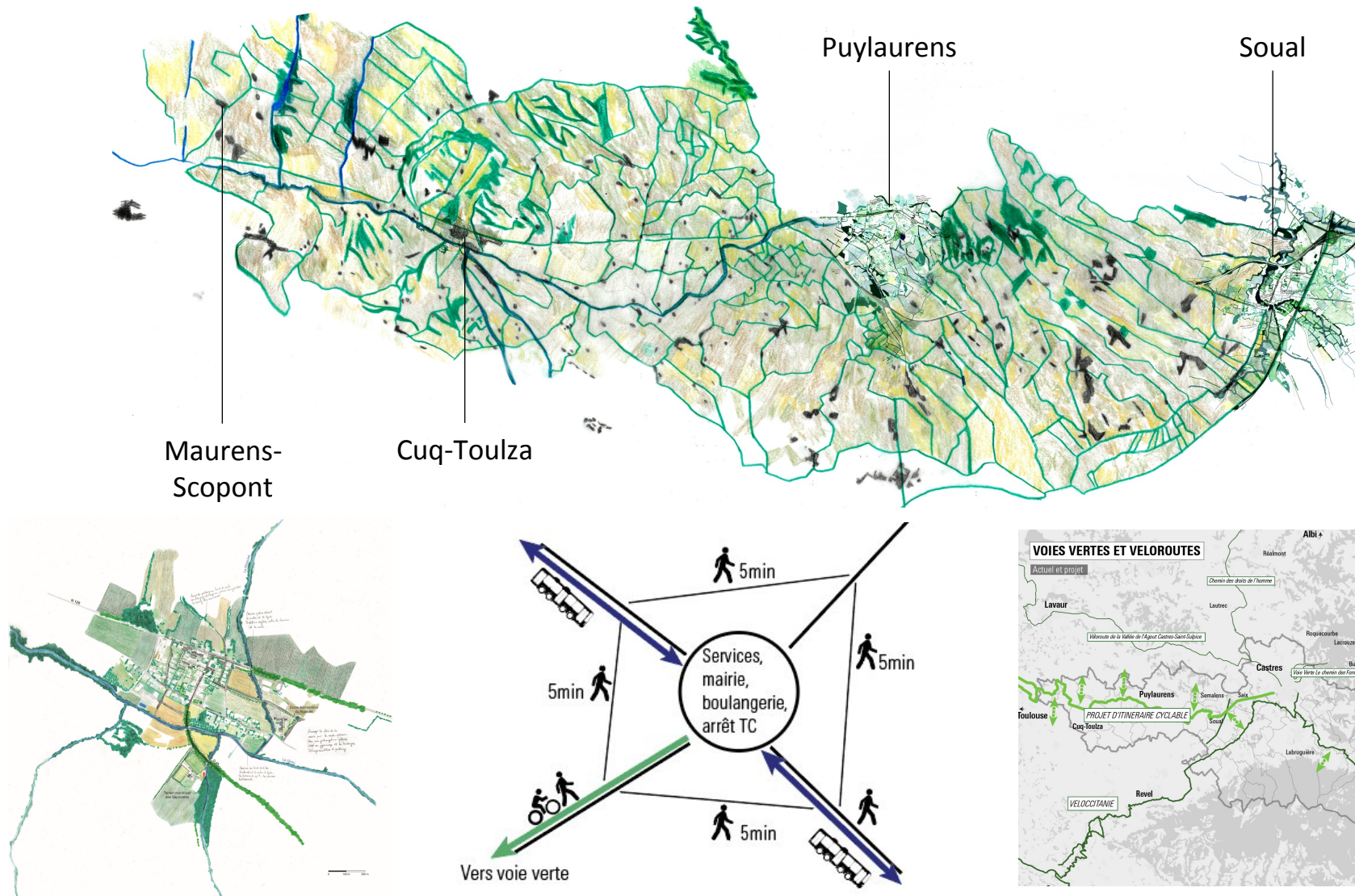
- COMMUNES / EPCI : planification, porteurs des projets locaux

- DEPARTEMENT : maillage cyclable

- RÉGION / ÉTAT : participation au financement

# Ambition « Bourgs ruraux »

## Des complémentarités et des liaisons à imaginer





# Ambition « Centres-bourgs »

## Un potentiel paysagé sur lequel s'appuyer

### Les objectifs :

Dans **leur rôle de carrefour**, l'atelier a confirmé la nécessité de renforcer les polarités équipées, dans des dimensions autant de proximité que de rayonnement, que ce soit à Puylaurens, à Labruguière, à Soual ou à Saïx.

**Véritables « mondes en petit »**, ces communes possèdent de nombreux atouts sur lesquels il est nécessaire de capitaliser. Des **établissements employeurs** (Fabre, Tarnaise des Panneaux, abattoirs, ...) y sont présents mais sont parfois mal reliés aux pôles résidentiels. Les liens avec **l'eau, les forêts et le paysage** existent mais pourraient être amplifiés dans l'optique de développer le territoire. Enfin, les projets infrastructurels (A69 ou contournements) à venir sur ces communes ne doivent pas être subis mais doivent être moteurs pour participer au projet de ville (supports de liaisons douces, développement d'un projet urbain, ...)

### Les actions et projets retenus :

- **Développer le rayonnement territorial des villes-relais** en s'appuyant sur les qualités paysagères des lieux. Cette offre de services doit profiter aux résidents mais aussi aux personnes de passage : renforçant le rôle de carrefour du territoire. Il existe une diversité de possibilités : hébergement atypique, événementiel, parcours historiques ou sportifs. Sur Soual/Saïx, les Étangs peuvent jouer le rôle de destination écotouristique reliées aux communes par des liaisons cyclables sécurisées. Sur Labruguière, le Lac d'en Laure peut devenir l'arrière-base des traileurs tout en conservant sa fonction de lac familial. En parallèle, la préservation de poches paysagères sur la largeur des cours d'eau peut permettre de proposer des aménagements ponctuels afin d'en favoriser le parcours.

- **Des projets d'infrastructures comme vecteur d'urbanité**. Le développement de l'A69 permet de revoir le rapport à la RN en imaginant un boulevard urbain apaisé, propice au vélo et sur lequel peuvent être adressés plus facilement des logements ou des équipements. Le contournement de Puylaurens peut contribuer à renforcer l'offre en équipements sur ce périmètre, d'autant plus si la station d'épuration est déplacée. Sur Labruguière, le contournement peut être un support à un aménagement cyclable de qualité afin de rallier plus facilement la gare en vélo mais également de mieux desservir la Passa Païs. Ces aménagements doivent permettre de toucher un public extérieur mais également de faciliter l'accès aux pôles d'emplois (en liant le centre de Soual et Fabre notamment).

### Les indicateurs / Les outils :

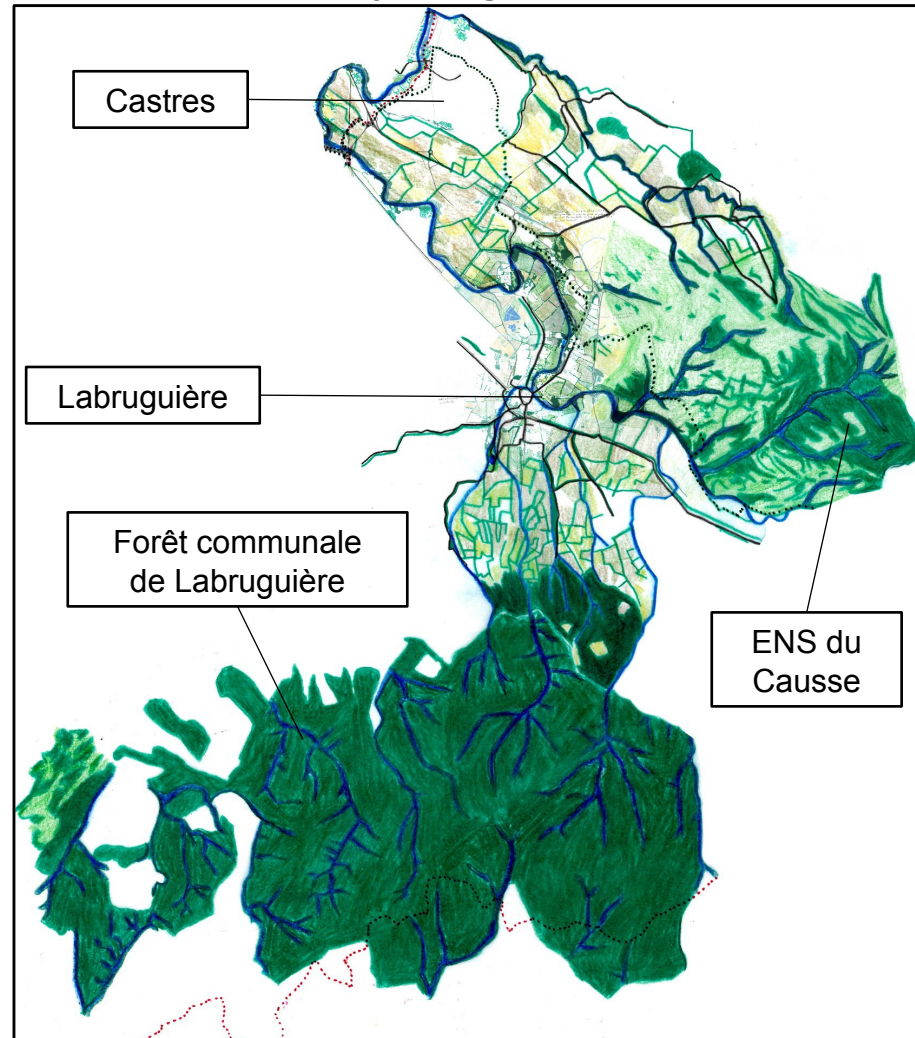
- Évolution des parts modales
- Évolution des nuitées touristiques

### Les acteurs :

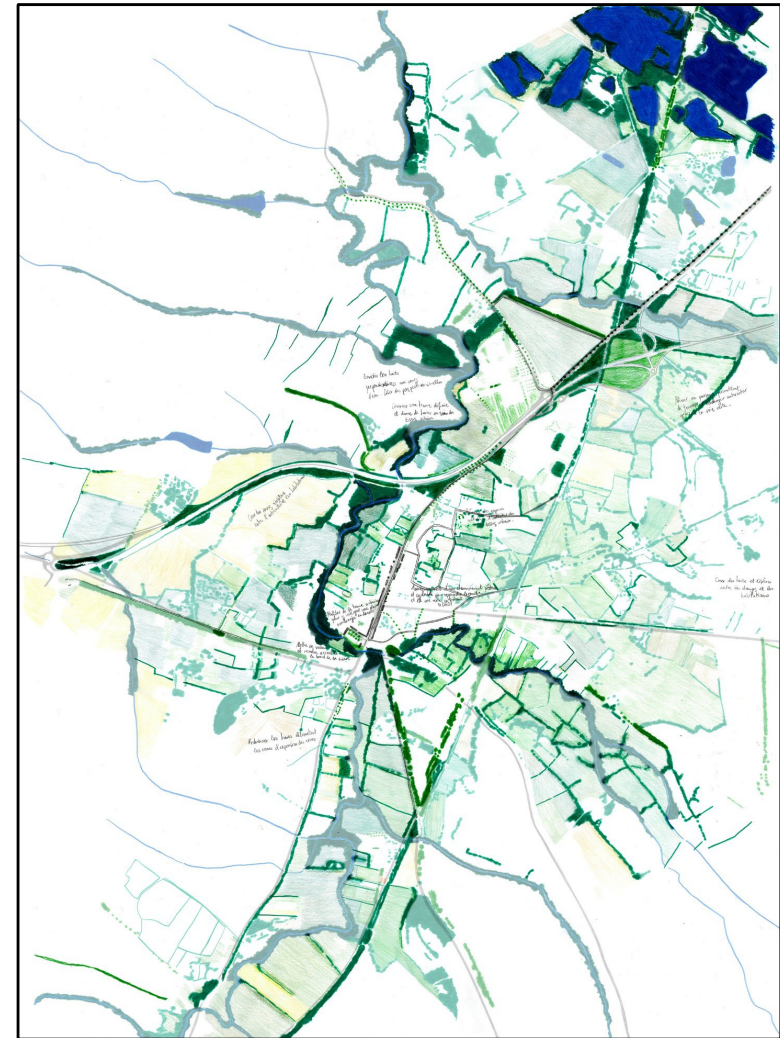
- COMMUNES / EPCI
- OFFICE DE TOURISME
- DÉPARTEMENT
- RÉGION, ÉTAT : participation au financement

# Ambition « Centres-bourgs »

## Un potentiel paysagé sur lequel s'appuyer



Une connexion paysagère Nord/Sud pour lier  
forêts et rivières



Une trame verte et bleue qui s'intègre au  
fonctionnement de la commune de Soual



# Ambition « Agrafes Intercommunales »

## Des limites à atténuer

### Les objectifs :

Les agrafes intercommunales sont les espaces repérés pendant les ateliers qui concentrent des **enjeux urbains, paysagers et de gouvernance**. Les agrafes de Mazamet/Bout-du-Pont-de-Larn et de Castres/Saïx/Soual seront traitées ici. L'objectif premier réside en la **mise en cohérence des stratégies territoriales** souvent mises en péril par les effets de bords de limite d'intercommunalité créant des incohérences urbaines voir de la concurrence entre territoires. Il s'agira ainsi de créer des liaisons entre ces espaces par une offre de mobilité renouvelée mais également par un traitement paysager. L'eau et les forêts étant des atouts dépassant déjà les périmètres des communes mais dont la gouvernance ne permet parfois pas de mettre en place des politiques d'aménagement structurantes à la bonne échelle. Ces agrafes marquant généralement la fin d'une urbanisation, elles sont également des entrées de ville, accueillant des activités productives ou commerciales, rattrapées aujourd'hui par des enjeux urbains nécessitant de revoir la structure de ces espaces.

### Les actions et projets retenus :

- **Un travail paysager de couture à effectuer sur la vallée du Thoré.** Une réflexion à avoir sur un large périmètre qui intègre les coteaux pour faire de ce territoire de confluences un lieu central de la vie intercommunal. Un parc public peut être imaginé à proximité des confluences en s'appuyant sur une liaison physique enjambant l'Arn pour connecter Mazamet et Bout-du-Pont-de-Larn. Cette entrée de ville doit aussi être réaménagée et sécurisée (surélévation des trottoirs, alignement planté). Les « effets de bords » doivent être limités en prolongeant les lignes de bus sur les intercommunalités voisines et en poursuivant le dialogue sur le positionnement des programmes économiques.
- **Une continuité de projets sur l'agrafe Castres/Saïx/Soual** pour limiter l'impact de l'A69 avec en premier lieu la définition d'un parc agro-sportif intercommunal liant les étangs et le centre d'entraînement du Levézou. Une multitude de micro-événements viendrait ponctuer le cheminement le long de l'Agout, avec une potentielle centralité forte sur la friche de Maison Neuve. La compatibilité avec l'A69 serait permise par des continuités piétonnes et cyclables reprenant notamment l'ancien chemin de fer. L'A69 peut lancer une réflexion sur une nouvelle hiérarchisation des voies permettant de protéger le bourg de Saïx du trafic de transit, et potentiellement à terme recentrer les activités logistiques proches de l'échangeur afin de repositionner au contact du cours d'eau les activités pouvant accueillir plus de mixité fonctionnelle.

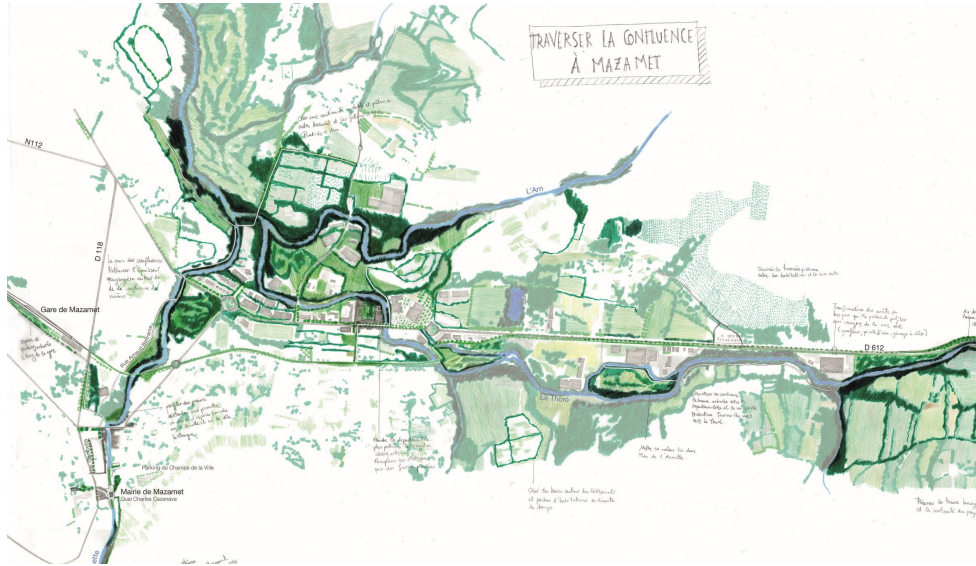
### Les indicateurs / Les outils :

- Observatoire des friches industrielles et commerciales
- Principe de réméré : afin de limiter le gel de terrains, les réserves foncières des entreprises qui ne sont pas urbanisées à l'issue de 3 années peuvent être reprises par la collectivité, ne bloquant pas le développement des zones d'activités

### Les acteurs :

- COMMUNES/ EPCI
- ENTREPRISES ET PROPRIETAIRES FONCIERS : rôle important dans la potentielle densification des zones d'activités en mutualisant certains de leurs espaces (parkings, stockage, restaurants inter-entreprises, salles de réunion, ...)

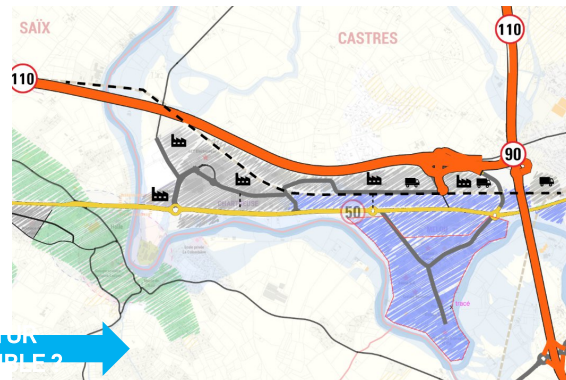
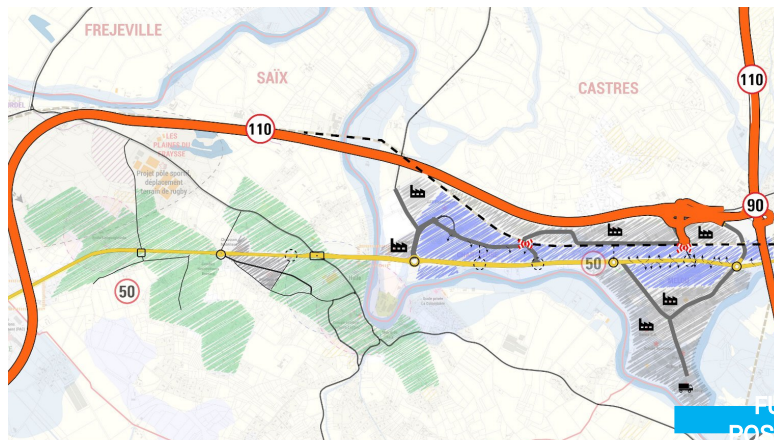
# Ambition Agrafes Intercommunales » Des limites à atténuer



L'agrafe Mazamet / Bout-du-Pont-de-Larn, un territoire de confluences pour un lieu central de la vie intercommunale



Sur l'agrafe Castres/Saix/Soual, la création d'un parc agro-sportif agglomérant des «objets» de nature et de rayonnement varié



- Activités logistiques et productives
- Activités mixtes

Réflexion sur la localisation des activités productives, commerciales et logistiques de la zone du Melou



# Ambition « Gares »

## Des quartiers renouvelés et complémentaires aux centres

### Les objectifs :

Les quartiers de gares du territoire présentent de réelles opportunités pour **faire la ville sur la ville**. Situés à proximité des centres habités, ces espaces ont perdu en attractivité avec la baisse de fréquentation au siècle dernier. Néanmoins aujourd'hui, cette déclassification a créé de la **vacance ainsi que des disponibilités foncières** et 90% de la population résident à moins de 15 minutes en voiture des 3 gares du territoire ou de celles à proximité. Ces caractéristiques permettent d'envisager **les quartiers de gare comme rotules du système de mobilité du territoire** en y développant l'intermodalité et en s'adressant à des publics plus captifs. Les différentes situations des gares de Castres, Mazamet et Labruguière seront à prendre en compte et un renouvellement de l'attractivité des quartiers de gare passera inévitablement par un regain de confiance envers l'offre de trains.

### Les indicateurs / les outils :

- Périmètres d'Attente de Projet d'Aménagement Global (PAPAG) permettant de figer la constructibilité le temps d'élaborer un projet d'ensemble.
- OAP

### Les actions et projets retenus :

- **Revitaliser et animer les secteurs de gare.** Il existe un potentiel pour le développement résidentiel à destination des publics peu mobiles (étudiants, jeunes actifs, seniors) auquel il faudrait proposer un cadre apaisé : services, commerces, animation, espace public, ... À Castres, la proximité de l'offre de formation et de la gare routière permet d'envisager un accueil pour les étudiants. La densité de construction doit être interrogée avec des projets actuels plutôt tournés vers la construction individuelle. Sur Labruguière, une complémentarité avec le centre historique avec des logements jeunes actifs / seniors est à envisager. Sur Mazamet, le patrimoine industriel est à préserver. La gare forme un quartier central avec un potentiel pour des équipements ou des logements spécifiques.
- **Développer les pôles d'échanges multimodaux.** Il est essentiel de voir les gares comme le centre névralgique des mobilités vers lequel doivent converger les infrastructures et se développer les services pour tous les publics : les cyclistes (parking sécurisé, atelier à proximité, points d'information, service de location), les automobilistes (parking relais) mais aussi les piétons, les personnes à mobilité réduite, ... De meilleures connexions avec les centres sont à trouver par des continuités architecturales et paysagères et par un maillage des solutions de rabattement (zones 30, plans de circulation, stationnement hors voiries,...)

### Les acteurs :

- EPCI / COMMUNES : nécessité de parler d'une seule voix pour échanger avec la Région et la SNCF de l'amélioration et du renforcement de l'offre ferroviaire
- COMMUNES : planification des projets résidentiels, serviciels et d'espaces publics puis développement par des bailleurs, promoteurs ou SNCF Immo
- RÉGION / SNCF : porteurs des projets de développement des services en gare

# Ambition « Gares »

## Des quartiers renouvelés et complémentaires aux centres



Gare de Castres



Gare de Labruguière



Gare de Mazamet