





Direction régionale  
de l'Environnement,  
de l'Aménagement  
et du Logement

PROVENCE  
ALPES-CÔTE D'AZUR

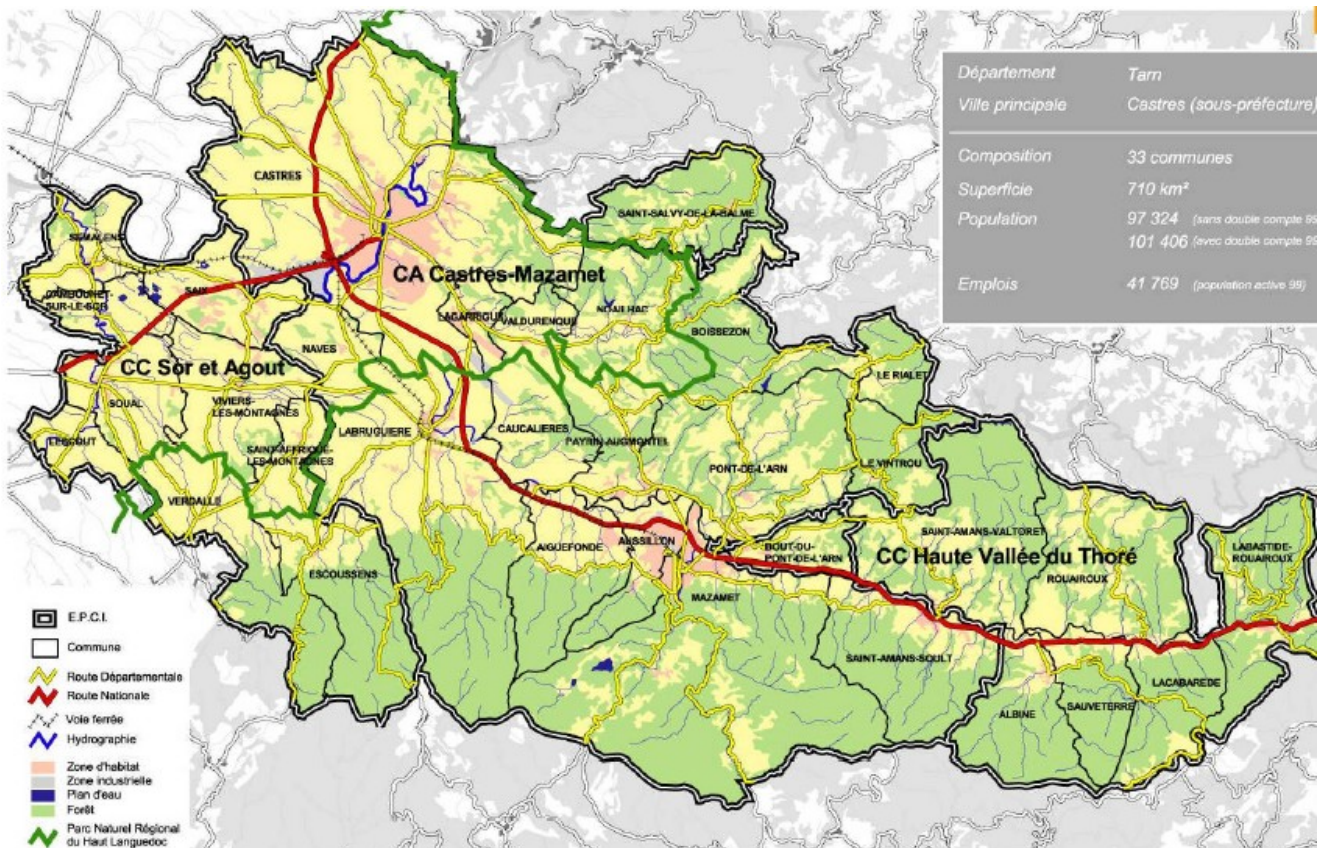
## LA DÉMARCHE SCOT ET ÉNERGIE

### DREAL PACA

DÉCEMBRE 2010



# La maîtrise de l'énergie et la production d'énergie renouvelable dans le SCOT du Pays d'AUTAN



## CONTEXTE

La présente lecture du SCOT du pays d'Autan, autour de la thématique de l'Energie, a été réalisée conjointement par:

-**Florence BORDERE** du CETE de Lyon - Département Environnement Territoires Climat – Service Cohérence Territoriale et Cohésion Sociale,

-**Stéphane COUSSEAU** du CETE Méditerranée – Département Aménagement des Territoires – Service Littoral Energies Biodiversité

L'écriture de la présente synthèse s'appuie sur la lecture du Document d'Orientations Générales et de l'Evaluation Environnementale extraite du rapport de présentation, tels qu'ils figurent dans la version du SCOT arrêtée le 14 décembre 2009.

Le présent document de présentation du SCOT du Pays de Redon et Vilaine n'engage que ses auteurs.

# Sommaire

<b>Objectifs et projet en matière énergétique.....</b>	<b>4</b>
1/ Accueillir plus de logements, d'activités, d'équipements, d'emplois, de services, dans les 3 pôles urbains principaux (Castres, Mazamet-Aussillon, Labruguière) .....	4
2/ Équilibrer le développement des 4 pôles intermédiaires entre emploi, habitat, équipements et services, et lier le développement des autres villages aux équipements et services existants ou potentiels.....	4
3/ Localiser les extensions urbaines en continuité, dans l'enceinte des contournements, pas linéairement mais en profondeur et en recherchant l'optimisation des distances de déplacements vers les équipements publics.	5
4/ Éviter la création d'impasses et réduire les impasses existantes.....	5
5/ Localiser les extensions urbaines pour valoriser ou permettre l'extension des transports en commun .....	6
6/ Consommer au maximum 600 ha pour les 9 000 logements à réaliser, avec des surfaces urbanisables communales pouvant aller jusqu'à doubler pour tenir compte de la rétention foncière, ou autre pour les villages à moins de 5 logements/an .....	6
7/ Favoriser le renouvellement urbain en le quantifiant dans chaque commune, pour qu'il couvre 10% des besoins en logements à 2030 (soit environ 1000 logements).....	6
8/ Limiter la consommation foncière pour les nouvelles zones économiques à 300 ha .....	7
9/ Localiser les nouvelles zones d'emplois avec des critères de gestion économe de l'espace, proximité emploi – habitat – services, continuité profondeur desserte par les transports en commun ou les pistes cyclables.....	7
10/ Rechercher et autoriser la mixité habitat emploi.....	8
11/ Favoriser le développement de l'offre commerciale en centre ville, centre de quartier et centre bourg et écartier à l'échéance du SCOT tout nouveau pôle commercial de périphérie autour d'un hypermarché, hormis ceux déjà projetés.....	8
12/ Privilégier l'implantation en centre ville, centre de quartier et centre bourg de toutes les activités et services ni risqués ni nuisants.....	8
13/ Faciliter le maintien à domicile des personnes âgées par une offre de logements en priorité à proximité des centres, commerces, services, et desservis .....	8
14/ Privilégier une architecture compacte et performante sur le plan énergétique, tant en extension d'urbanisation qu'en renouvellement.....	9
15/ Pour les projets d'extensions urbaines à vocation essentiellement résidentielle, réaliser des études en amont pour tenant compte d'objectifs de réduction de la consommation foncière et de conditions d'accès tous modes et traduire ces principes via des orientations d'aménagement.....	9
16/ A condition de l'amélioration engagée de la desserte ferroviaire, mettre en place autour des 3 gares une véritable intermodalité, remettre en fonctionnement le fret ferroviaire, renforcer la densité et la mixité autour des 3 gares.....	9
17/ Maintenir ou mettre en place les continuités et l'attractivité des circulations piétonnes et cyclistes dans les nouveaux quartiers, vers les principaux pôles générateurs de déplacements et entre les voies vertes aménagées.....	10
18/ Développer le covoiturage en aménageant notamment des parking relais et développer le transport à la demande.....	11
19/ Dans les villes principales, localiser les extensions prioritairement dans les secteurs desservis ou desservables, encourager la densité e la mixité aux abords des lignes de transport en commun et des gares .....	11
20/ Localiser préférentiellement les zones d'activités génératrices d'importants trafics de marchandises aux abords de la voie ferrée.....	12
21/ Préserver les chemins pour développer un tourisme de déplacements doux.....	12
22/ Soustraire les éventuels sites de développement des énergies renouvelables du calcul des surfaces nouvellement affectées aux activités, plafonnées à 300 ha .....	12

23/ Encourager le développement du bois -énergie notamment en facilitant - développant les réseaux de chaleur.....	13
24/ Examiner les projets de production d'énergie renouvelable à impact paysager dans un cadre intercommunal.....	13
25/ Dans les secteurs centraux, étudier l'offre de stationnement pour répondre aux besoins résidentiels.....	13
26/ Limiter et anticiper les développements urbains sur l'espace agricole et les réaliser sans compromettre la viabilité des exploitations.....	13
27/ Densifier, étendre la desserte numérique et faire en sorte que chaque nouvelle ZA soit desservie en haut débit.....	13
28/ Réserver les emprises pour une liaison de niveau autoroutier vers Toulouse et pour l'amélioration de la liaison Castres – Mazamet – Béziers, et réaménager les voiries délestées.....	14
<b>Evaluation Environnementale / Méthode.....</b>	<b>15</b>
Evaluation environnementale peu structurée sur « LA QUALITÉ DE L'AIR, L'ÉNERGIE... ».....	15
Indicateurs de suivi du SCOT... ».....	17

## Objectifs et projet en matière énergétique

### **1/ Accueillir plus de logements, d'activités, d'équipements, d'emplois, de services, dans les 3 pôles urbains principaux (Castres, Mazamet-Aussillon, Labruguière)**

*«Le scénario du SCoT de « renforcement des pôles et des liens entre ces pôles » est un moyen d'organiser le développement du territoire, de façon équilibrée, cohérente et structurée. Ce scénario s'appuie sur la schématisation de l'armature urbaine du territoire en 3 grands niveaux (voir carte dans le rapport de présentation).*

*Niveau 1 - Les pôles urbains principaux : Castres, Mazamet-Aussillon, et dans une moindre mesure Labruguière doivent conforter le rôle du territoire comme pôle d'équilibre majeur dans la Région Midi-Pyrénées. Pour cela, ils doivent développer et renforcer leur rôle d'accueil dans tous les domaines: logements, activités, équipements, emplois, services... dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain, de reconquête des friches ou d'extension urbaine.*

*Les équipements structurants à large rayonnement sont notamment positionnés dans ces pôles urbains principaux, en tenant compte de leur desserte par les transports en commun.*

*La qualité architecturale et environnementale de ces grands équipements est recherchée afin de susciter l'intérêt de la population (pédagogie) et de contribuer au rayonnement du territoire. »*

DOG - page 5

### **2/ Équilibrer le développement des 4 pôles intermédiaires entre emploi, habitat, équipements et services, et lier le développement des autres villages aux équipements et services existants ou potentiels**

*«Le scénario du SCoT de « renforcement des pôles et des liens entre ces pôles » est un moyen d'organiser le développement du territoire, de façon équilibrée, cohérente et structurée. Ce scénario s'appuie sur la schématisation de l'armature urbaine du territoire en 3 grands niveaux (voir carte dans le rapport de présentation).*

*[...]*

*Niveau 2 - Les pôles intermédiaires, centres de bassins de services : Soual, Saïx, les Saint-Amans et Labastide-Rouairoux ont vocation à être des centres de proximité pour leur bassin de vies proches.*

*Leur développement doit être équilibré entre l'emploi, l'habitat, les équipements et les services... afin de conforter et de renforcer leur rôle dans l'organisation d'un territoire cohérent.*

*Niveau 3 - Les autres villages permettent le développement de l'ensemble du territoire en lien avec les équipements et services de proximité existants ou potentiels (école, petite enfance, commerces de proximité, personnes âgées, équipements d'infrastructures: assainissement, eau potable, ....)»*

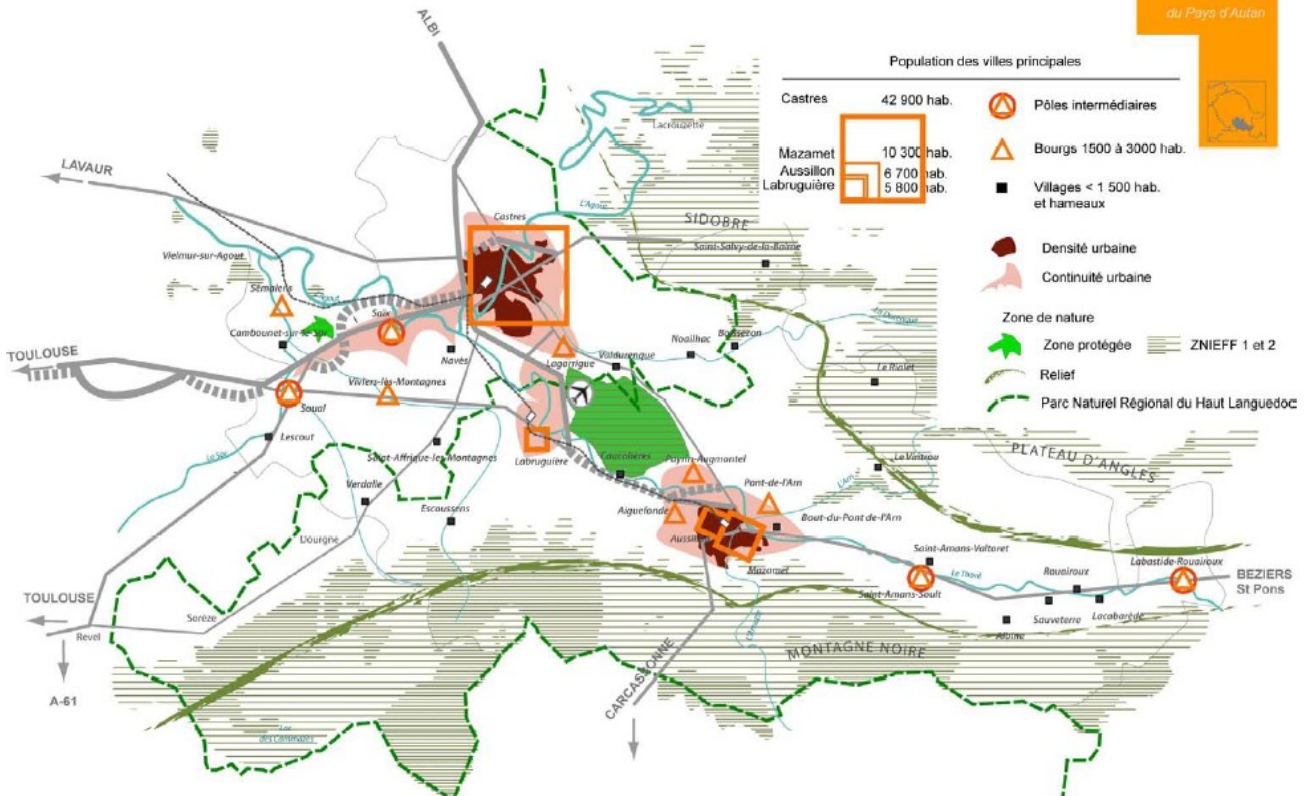
DOG - page 5

*«Le rôle de centralité des villes et des villages est renforcé par des politiques publiques qui favorisent le positionnement des services, des équipements et des commerces... dans les centres urbains, en veillant à tirer parti de leur capacité d'animation.*

*Ces politiques publiques encouragent également la réalisation ou la réhabilitation de logements diversifiés et l'aménagement d'espaces publics de qualité... afin de contribuer à l'attractivité résidentielle de ces centres villes ou centres bourgs»*

DOG - page 5

## ORGANISATION SCHEMATIQUE DU TERRITOIRE



### 3/ Localiser les extensions urbaines en continuité, dans l'enceinte des contournements, pas linéairement mais en profondeur et en recherchant l'optimisation des distances de déplacements vers les équipements publics

« Les choix de localisation des extensions urbaines résidentielles et à vocation d'activités privilégient la réduction des distances de déplacements domicile / travail [...] Pour cela, les extensions urbaines s'inscrivent en continuité du tissu existant [...]

« L'urbanisation à vocation résidentielle ou économique n'a pas vocation à s'étendre au-delà des voies routières qui servent à la contourner. L'objectif est de limiter les déplacements, et d'optimiser les zones déjà urbanisées et l'utilisation du foncier éventuellement disponible entre le noyau urbain originel et le contournement tout en tenant compte des nuisances et des paysages. »

DOG - page 6

« [les extensions urbaines] sont localisées en continuité avec l'urbanisation existante des villes et des villages et l'optimisation des distances de déplacement vers les équipements publics est recherchée. Elles ne s'étendent pas linéairement le long des routes existantes et privilégient les développements en profondeur. »

DOG - page 9

### 4/ Éviter la création d'impasses et réduire les impasses existantes

Dans les nouveaux quartiers résidentiels, la réalisation d'impasses pour les circulations automobiles est limitée au maximum. [...] Dans les quartiers existants, on privilégie les actions susceptibles de réduire les impasses existantes.»

DOG - page 6

## **5/ Localiser les extensions urbaines pour valoriser ou permettre l'extension des transports en commun**

*« Les choix de localisation des extensions urbaines résidentielles et à vocation d'activités privilégient [...] la possibilité de report des déplacements sur les transports en commun et les modes doux. [...] L'organisation des extensions urbaines valorise l'utilisation des réseaux de transport en commun ou permet leur extension. »*

DOG - page 6

## **6/ Consommer au maximum 600 ha pour les 9 000 logements à réaliser, avec des surfaces urbanisables communales pouvant aller jusqu'à doubler pour tenir compte de la rétention foncière, ou autre pour les villages à moins de 5 logements/an**

*« Pour limiter la consommation d'espace, l'ensemble des documents d'urbanisme doivent permettre la mise en oeuvre d'un objectif de consommation foncière maximum pour l'habitat, sur l'ensemble du territoire, de 600 ha répondant aux besoins des 9000 logements du scénario du SCoT à l'horizon 2030.*

*Pour atteindre cet objectif, la surface moyenne de foncier par logement pour satisfaire les besoins du SCoT à l'horizon 2030 est de l'ordre de 750 m<sup>2</sup>/logement, tous types de logements confondus et en tenant compte du fait qu'environ 1000 logements vacants peuvent être réhabilités et remis sur le marché.*

*Les documents d'urbanisme intègrent cet objectif, notamment dans le calcul du potentiel de surface à ouvrir à l'urbanisation, éventuellement multiplié par un coefficient de pondération de 2 pour tenir compte de la rétention foncière, de la fluidité du marché, des aléas techniques d'urbanisation. [...]*

*Ces valeurs peuvent aussi être appliquées dans le cadre d'opérations significatives d'extension urbaine (ZAC, lotissements...) ou de renouvellement urbain.[...]*

*Dans le cas des villages dont le rythme de construction est inférieur à une moyenne de 5 logements /an, la contribution à la limitation de la consommation foncière sera appréciée dans le cadre de l'élaboration du document d'urbanisme.»*

DOG – Page 9-10

## **7/ Favoriser le renouvellement urbain en le quantifiant dans chaque commune, pour qu'il couvre 10% des besoins en logements à 2030 (soit environ 1000 logements)**

*« La limitation de la consommation du foncier est une priorité constante dans l'ensemble des choix d'aménagement et d'urbanisation. Cela implique de favoriser le renouvellement et la densification des secteurs déjà urbanisés.*

*- Le renouvellement urbain est favorisé tant dans les quartiers d'habitat ancien (logements vacants, « dents creuses »...), ou dans les friches urbaines, que dans les milieux périurbains. Il répond à au moins 10% des besoins en logement du scénario du SCoT.*

*- Les opérations de renouvellement ou de réhabilitation visant la densification et la diversification des secteurs déjà urbanisés sont facilitées par l'adoption de règles locales d'implantation, de hauteurs, d'emprises...*

*Lors de l'élaboration des documents d'urbanisme, les capacités de construction nouvelles et de réhabilitation dans les zones urbaines et périurbaines sont quantifiées. [...]*

*Lorsque des extensions urbaines sont rendues nécessaires pour répondre aux besoins en logements qui ne peuvent être satisfaits par le renouvellement, elles sont économes en foncier.*

*[...] environ 1 000 logements vacants peuvent être réhabilités et remis sur le marché.*

*[...] Ce Calcul [du potentiel de surface à ouvrir à l'urbanisation] tient compte du potentiel de renouvellement urbain (construction ou réhabilitation dans les zones déjà urbanisées). »*

DOG - page 9-10

*« La reconversion progressive et échelonnée dans le temps des friches les plus intéressantes du territoire (en considération des matériaux de construction, de l'architecture, de la localisation...) est favorisée, hors zone inconstructible des PPRI. »*

DOG - page 6

## **8/ Limiter la consommation foncière pour les nouvelles zones économiques à 300 ha**

*« Le souci de maîtrise de la consommation foncière concerne également les zones d'activités nouvelles. La consommation foncière à vocation économique nécessaire aux objectifs du SCoT est fixée à 300ha.*

*Cette enveloppe totale concerne l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation, préalablement situées en zonage N (naturel), A (agricole) ou les zones AU qui nécessitent une modification ou révision du PLU pour être ouvertes à l'urbanisation.*

*[...] La réhabilitation des bâtiments vacants et des friches industrielles ou commerciales est facilitée ainsi que l'évolution des zones d'activités existantes vers une densification, un comblement des parcelles vides et plus généralement une requalification de ces zones»*

DOG – Page 10

*«Pour renforcer l'attractivité du territoire, il convient d'accroître l'offre de foncier à vocation économique de manière progressive, cohérente, coordonnée et de maîtriser le développement spatial des nouveaux sites économiques.*

*Une ou plusieurs zones stratégiques et structurantes sont prévues ou renforcées sur le territoire. Notamment, l'extension de la ZAC du Causse, outil opérationnel de la stratégie économique de l'agglomération Castres-Mazamet est anticipée.*

*Des zones d'intérêt intercommunal sont aménagées pour répondre à des demandes internes ou externes.*

*Des zones d'intérêt communal sont prévues pour des besoins de proximité quand cela est nécessaire. L'optimisation des zones existantes est prioritaire.»*

DOG – Page 15

## **9/ Localiser les nouvelles zones d'emplois avec des critères de gestion économe de l'espace, proximité emploi – habitat – services, continuité profondeur desserte par les transports en commun ou les pistes cyclables**

*«Les choix de localisation et d'aménagement de ces zones d'emploi nouvelles privilégient une analyse globale de la zone au regard des objectifs suivants:*

- la gestion économe de l'espace*
- la proximité de l'emploi, de l'habitat et des services*
- la continuité avec les tissus urbains existants*
- les développements en profondeur, plutôt qu'en linéaire le long des voies*
- la qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale,*
- la desserte par les transports en commun (train, bus, car) dans les communes où ils existent et par des pistes cyclables »*

DOG – Page 10

*«Les espaces nécessaires aux développements artisanal, industriel ou tertiaire sont réservés soit dans l'urbanisation existante, en renouvellement urbain, soit sur des sites nouveaux. Dans ce dernier cas, ils sont localisés et aménagés sur la base de l'analyse multicritère évoquée dans le chapitre III « les grands équilibres entre les espaces urbains, et à urbaniser et les espaces naturels, agricoles et forestiers ». L'objectif est tant d'accueillir de nouvelles entreprises que de permettre aux entreprises du territoire de trouver des conditions favorables à leurs besoins d'évolution.»*

DOG / Page 15

*«La localisation des zones d'activités économiques et commerciales privilégie les principes développés dans ce document, en ce qui concerne la continuité urbaine, la mise en œuvre de la proximité habitat-emploi-équipements-services et l'accessibilité, notamment par les transports en commun quand ils existent et la desserte par des chemins piétons et cyclables.*



*La continuité urbaine est recherchée pour les zones économiques mixtes ou les zones exclusivement commerciales. Les nouvelles zones d'accueil touristique, les zones liées à l'exploitation sur site du bois ou du granit ou les sites de production d'énergie renouvelable ne sont pas tenues à cet objectif de continuité.*

*Les zones d'activités existantes qui ne répondent pas au critère de continuité urbaine peuvent faire l'objet d'une extension, si elles répondent aux autres objectifs de la liste multicritères développée dans le chapitre III et précisément à des objectifs de qualité urbaine (développement d'une trame urbaine par opposition une urbanisation qui s'étire le long des routes), architecturale, paysagère et environnementale, de desserte par les transports en commun et par des pistes cyclables.»*

DOG / Page 17

## **10/ Rechercher et autoriser la mixité habitat emploi**

*« L'implantation d'activités dans les tissus urbains existants est recherchée, dès lors que l'activité est compatible avec l'habitat.*

*La mixité des fonctions habitat-emploi est autorisée dans les espaces urbains et périurbains »*

DOG – Page 10

## **11/ Favoriser le développement de l'offre commerciale en centre ville, centre de quartier et centre bourg et écartier à l'échéance du SCOT tout nouveau pôle commercial de périphérie autour d'un hypermarché, hormis ceux déjà projetés**

*«A échéance du SCoT, un nouveau pôle commercial de périphérie structuré autour d'un hypermarché n'est pas envisagé, en plus de ceux existants ou projetés à ce jour.*

*Les documents locaux d'urbanisme favorisent et encouragent le développement des activités commerciales en centre ville, en centre de quartier et en centre bourg. Car le maintien d'une activité commerciale représente un élément essentiel de centralité et d'attractivité.*

*Les objectifs du SCoT de concentration de l'urbanisation et de proximité habitat-emploi-équipements-services favorisent le maintien du tissu commercial, dans les centres, voire son renforcement.*

DOG / Page 16

## **12/ Privilégier l'implantation en centre ville, centre de quartier et centre bourg de toutes les activités et services ni risqués ni nuisants**

*«Les activités qui peuvent être accueillies dans les tissus urbains mixtes existants, sans risques ou nuisances pour les populations, y sont préférentiellement implantées, afin d'optimiser les équipements et infrastructures existants.*

*Les services à la population (activités récréatives et culturelles, professionnels de santé, laboratoires, pharmacies, crèches, coiffure, beauté...) s'implantent prioritairement dans les centres des villes, des quartiers ou des bourgs afin de renforcer leur rôle de centralité en tirant profit de la capacité d'animation de ces activités.»*

DOG / Page 15

## **13/ Faciliter le maintien à domicile des personnes âgées par une offre de logements en priorité à proximité des centres, commerces, services, et desservis**

*«Le maintien à domicile des personnes âgées est facilité, notamment par une offre de logements adaptés (petits logements en rez-de-chaussée...) qui peuvent être intégrés aux opérations de constructions nouvelles et de réhabilitation. Ces logements peuvent aussi répondre aux besoins des personnes handicapés ou à mobilité réduite. Ils sont en priorité implantés à proximité des centres urbains, des commerces et des services de proximité, desservis par les transports en commun si possible et les modes de déplacements doux (marche à pied, vélo)*

*L'offre d'hébergement des personnes âgées dépendantes doit être développée et anticipée.»*

PADD / Page 11

#### **14/ Privilégier une architecture compacte et performante sur le plan énergétique, tant en extension d'urbanisation qu'en renouvellement**

*«Les architectures compactes, économes en foncier, respectueuses des échelles urbaines et villageoises et performantes sur le plan énergétique sont favorisées et privilégiées, que ce soit en extension urbaine, en renouvellement ou en réhabilitation.»*

DOG / Page 11

*«Les choix de forme d'habitat plus compacte en extension ou en renouvellement favorisent l'efficacité énergétique des constructions.*

*La réduction de la consommation énergétique des bâtiments est mise en oeuvre conformément à la loi pour les nouvelles constructions ainsi que pour les constructions existantes.»*

DOG / Page 21

#### **15/ Pour les projets d'extensions urbaines à vocation essentiellement résidentielle, réaliser des études en amont pour tenant compte d'objectifs de réduction de la consommation foncière et de conditions d'accès tous modes et traduire ces principes via des orientations d'aménagement**

*« Pour les projets d'extensions urbaines à vocation essentiellement résidentielle, des études de conception sont réalisées en amont, afin que ces extensions soient organisées comme un nouveau quartier de ville ou de village ou une extension de quartier.*

*Ces études tiennent compte des objectifs notamment,*

*- de réduction de la consommation foncière,*

*[...]*

*Et des conditions d'accès tous modes : transports en commun, vélo, piéton, route et services de secours incendie.*

*Ces études de conception sont traduites en orientations d'aménagement et éventuellement en emplacements réservés (équipements, voirie, chemins piétons cyclables, logements sociaux...) dans les documents d'urbanisme.*

*Des orientations d'aménagement peuvent être réalisées également pour les opérations de renouvellement urbain en répondant à ces mêmes objectifs.*

*Les architectures compactes, économes en foncier [...] et performantes sur le plan énergétique sont favorisées et privilégiées, que ce soit en extension urbaine, en renouvellement ou en réhabilitation »»*

DOG / Page 11-12

*«Le recours aux énergies renouvelables et la recherche de l'efficacité énergétique sont encouragés et facilités dans les choix énergétiques des projets d'urbanisme, de réhabilitation et de construction.»*

DOG / Page 16

#### **16/ A condition de l'amélioration engagée de la desserte ferroviaire, mettre en place autour des 3 gares une véritable intermodalité, remettre en fonctionnement le fret ferroviaire, renforcer la densité et la mixité autour des 3 gares**

*«Les secteurs desservis par les transports en commun, plus particulièrement les gares, sont des lieux stratégiques. Le territoire bénéficie de la présence de 3 gares, qui relient les villes principales. Si à ce jour, l'état du réseau ferré ne permet pas une desserte optimum, les travaux qui vont être engagés par la Région, permettront d'améliorer les cadences vers Toulouse.»*

DOG / Page 23

«La perspective de l'amélioration du cadencement Toulouse-Castres-Mazamet conduit les communes concernées à anticiper sur la possibilité d'organiser dans le futur, une véritable intermodalité autour des 3 gares du territoire : Castres, Labruguière, Mazamet-Aussillon, afin d'optimiser une offre de transports en commun aujourd'hui dispersée.

L'objectif est de rapprocher les gares routières, Libellus et SNCF, pour permettre cette intermodalité, entre les trains, les bus de la Région et du Conseil Général et les bus urbains.

L'amélioration de l'accessibilité routière, piétonne et cyclable de ces pôles d'échanges est anticipée et progressivement mise en oeuvre ainsi que l'organisation d'une certaine densité et diversité des fonctions urbaines autour de ces gares.»

DOG / Page 13

«Les liaisons par train seront améliorées dans les prochaines années grâce aux travaux lourds engagés par la Région sur le réseau.

Cette amélioration de la desserte par les trains conditionne la mise en oeuvre de l'intermodalité et de la restructuration des quartiers gare du territoire, dont les orientations sont intégrées dans ce document.

Elle conditionne également la remise en fonctionnement du transport de marchandises par voie ferrée.»

DOG / Page 24

«Les gares multimodales sont progressivement rendues plus accessibles par tous les moyens de transport (bus, voiture, 2 roues, marche à pied). Les stationnements voiture et vélos sont aménagés en nombre suffisant, en intégrant les prévisions de croissance du nombre d'usagers, notamment cyclistes, que le SCoT devra générer. Les stationnements 2 roues sont sécurisés.

Les quartiers voisins de ces gares sont progressivement valorisés par l'organisation d'une densité urbaine renforcée et par la mixité des fonctions (habitat, bureau, commerces...).

Les espaces publics ainsi que la qualité architecturale des nouveaux bâtiments ou des bâtiments réhabilités valorisent ces entrées de territoire par les gares.»

DOG / Page 23

## **17/ Maintenir ou mettre en place les continuités et l'attractivité des circulations piétonnes et cyclistes dans les nouveaux quartiers, vers les principaux pôles générateurs de déplacements et entre les voies vertes aménagées**

«Les extensions urbaines prévoient des aménagements piétons / cyclables, en particulier, pour les nouveaux quartiers d'habitat, vers les équipements de proximité et vers les arrêts de transport en commun.

[...] Dans les nouveaux quartiers résidentiels, [...] . Les continuités piétonnes et cyclables doivent être mises en place ou maintenues.

Dans les quartiers existants, on privilégie les actions susceptibles de réduire les impasses existantes.»

DOG / Page 6

Les voiries des zones urbanisées sont aménagées de façon à rendre les déplacements en mode doux, attractifs, lisibles et sécurisés. La nature et la forme des aménagements de voirie minimisent les conflits d'usage en particulier entre automobilistes, piétons et cyclistes.

Autant que possible, des pistes cyclables sont aménagées vers les principaux pôles générateurs de déplacements (centres des villes, gares multimodales, zones d'activités, commerces, Campus, établissements secondaires, zone d'activités du Causse et hôpital, grands équipements, zones de loisirs...) et des dispositifs de stationnement sécurisés pour les vélos sont encouragés et facilités dans ces secteurs générant des déplacements.

Des cheminements piétons/cyclables sont aménagés dans les nouveaux quartiers de villes et de villages, notamment pour accéder aux équipements de proximité.

Des locaux destinés au garage des 2 roues sont prévus dans les opérations de construction d'habitat collectif.

A l'échelle du territoire, le réseau cyclable existant est complété et relie les voies vertes aménagées sur les anciennes voies ferrées»

DOG / Page 13-14

« Les itinéraires et les aménagements cyclables sont développés et interconnectés, en lien avec le schéma départemental des itinéraires cyclables. Les voies vertes aménagées sur les anciennes voies ferrées Castres-Albi, Mazamet-Bédarieux, sont reliées par un axe cyclable traversant le territoire qui constitue l'axe principal d'un maillage global de l'ensemble du territoire. Des itinéraires communaux ou intercommunaux sont aménagés et connectés à cet axe principal.

L'objectif est de rendre attractifs, lisibles et sécurisés les déplacements en vélo. Il s'agit de développer à la fois une pratique de loisir et une pratique quotidienne, en reliant les pôles générateurs de déplacements et en reliant les gares.»

DOG / Page 24

## **18/ Développer le covoiturage en aménageant notamment des parking relais et développer le transport à la demande**

«Les territoires les moins densément peuplés et ceux situés à l'écart des axes lourds de transport en commun doivent pouvoir bénéficier à terme du développement du transport à la demande. Le covoiturage doit être développé en complémentarité des modes de transports en commun. Des parking-relais destinés à faciliter et encourager la pratique du covoiturage sont aménagés pour favoriser son développement.

DOG / Page 24

## **19/ Dans les villes principales, localiser les extensions prioritairement dans les secteurs desservis ou desservables, encourager la densité e la mixité aux abords des lignes de transport en commun et des gares**

«Les choix de localisation des extensions urbaines résidentielles et à vocation d'activités privilégient la réduction des distances de déplacements domicile/travail et la possibilité de report des déplacements sur les transports en commun ou les modes doux (marche à pied, vélo...). La densité urbaine est un des moyens pour y parvenir.

L'organisation des extensions urbaines valorise l'utilisation des réseaux de transport en commun ou permet leur extension.»

DOG / Page 6

«L'objectif de concentration de l'urbanisation autour des centres des villes et des villages est une première étape en vue d'optimiser l'offre de transports en commun existants (transports urbains, transports du Conseil Général, du Conseil Régional, transports à la demande de la CACM...). C'est à terme, avec la densification de l'urbanisation, un moyen de mettre en oeuvre une plus grande cohérence entre urbanisation et desserte par les transports en commun...»

DOG / Page 13

«Dans les villes principales, disposant de transports urbains, les extensions urbaines pour l'habitat et l'économie, se développent prioritairement dans les secteurs desservis par les transports en commun existants ou potentiels et dans les secteurs situés à proximité des gares ferroviaires. Il en est de même pour les grands équipements.

Aux abords des lignes de bus urbains existantes ou potentielles, une plus grande diversité des fonctions urbaines et une plus grande densité de l'habitat ou de l'emploi est encouragée et facilitée.

Dans les autres communes, les lignes de bus du réseau départemental ou régional existants ou potentiels, sont pris en compte dans la conception des nouveaux quartiers.

Notamment, l'accessibilité piétonne du ou des points d'arrêt de bus est facilitée et sécurisée.

L'objectif de réduire les distances habitat-emploi-équipements-services permet un report des déplacements sur les transports en commun et/ou les modes doux (vélo/marche à pied)»

DOG / Page 13

*« Notamment, le développement et la densification de l'urbanisation le long des axes de transport en commun existant ou potentiel permet un report des modes de déplacements vers ces transports en commun.*

*Situés dans la continuité de l'urbanisation existante, les nouveaux quartiers d'une certaine importance peuvent être plus facilement desservis par les transports en commun.*

*Des aménagements de chemins piétons et cyclables, en particulier vers les équipements, permettent de réaliser les déplacements de proximité autrement qu'en voiture.*

*L'intermodalité et la restructuration des quartiers gare, par ailleurs préconisées dans ce document, permettent de densifier les sites desservis par le transport ferroviaire et accessibles depuis les gares.»*

DOG / Page 21

*« le développement de l'urbanisation s'organise de manière à valoriser et à rendre aisé le recours aux transports en commun.*

*La densité est encouragée dans les quartiers desservis par les transports en commun.*

*Cela permet d'améliorer et d'optimiser ce mode de transports. L'organisation urbaine des nouveaux quartiers tient compte de l'accessibilité des points de desserte des bus urbains dans les villes principales, des cars du CG ou du CR dans les autres communes.*

*Les choix de localisation des nouveaux quartiers d'habitat, mixte ou d'activités économiques, privilégient leur desserte par les transports en commun (train ou bus). Il en est de même pour les choix de localisation des grands équipements.»*

DOG / Page 23

## **20/ Localiser préférentiellement les zones d'activités génératrices d'importants trafics de marchandises aux abords de la voie ferrée**

*«Les zones d'activités qui sont susceptibles d'accueillir des entreprises générant un important trafic de marchandises sont localisées préférentiellement aux abords de la voie ferrée, dans la perspective d'une remise en fonctionnement du transport des marchandises par voie ferrée.»*

DOG / Page 17

## **21/ Préserver les chemins pour développer un tourisme de déplacements doux**

*« Le développement d'un « tourisme vert » est recherché. Les chemins de randonnée pédestre, VTT sont préservés dans les documents d'urbanisme ainsi que leur accès. Le développement de circuits de randonnée pédestre et vélo(véloroutes, voies vertes, pistes cyclables des communes) et d'équipements d'accompagnement (ex refuges...) est facilité. Les itinéraires cyclables du territoire sont renforcés, notamment les voies vertes existantes sont reliées. »*

DOG / Page 16

## **22/ Soustraire les éventuels sites de développement des énergies renouvelables du calcul des surfaces nouvellement affectées aux activités, plafonnées à 300 ha**

*«La consommation foncière à vocation économique nécessaire aux objectifs du SCoT est fixée à 300ha.*

*Les sites de développement touristique, les secteurs de développement économique utilisant les ressources naturelles sur site : granit, bois... les sites de développement d'énergie renouvelable... ne sont pas inclus dans le décompte de ces 300 ha»*

DOG / Page 10

### **23/ Encourager le développement du bois -énergie notamment en facilitant - développant les réseaux de chaleur**

*«Le développement des filières bois-énergie est encouragé. Les documents d'urbanisme locaux veillent à tenir compte des besoins particuliers de ces filières dans leurs choix d'aménagement. Notamment, les démarches réseaux de chaleur, utilisant le bois, sont facilitées et développées pour contribuer à l'émergence d'une filière bois locale»*

DOG / Page 16

### **24/ Examiner les projets de production d'énergie renouvelable à impact paysager dans un cadre intercommunal**

*«Les projets de production d'énergie renouvelable à impact paysager sont examinés dans un cadre intercommunal.»*

DOG / Page 21

### **25/ Dans les secteurs centraux, étudier l'offre de stationnement pour répondre aux besoins résidentiels**

*« Dans les secteurs centraux, l'offre de stationnement est étudiée de manière à ne pas constituer un frein dans le choix résidentiel des ménages. La production de logements s'accompagne de la création de places de stationnement adaptées aux besoins résidentiels . »*

DOG / Page 9

### **26/ Limiter et anticiper les développements urbains sur l'espace agricole et les réaliser sans compromettre la viabilité des exploitations**

*« L'agriculture doit être confortée sur l'ensemble du territoire. Pour cela, les documents d'urbanisme prévoient que les développements urbains affectant l'espace agricole le soient de façon limitée et pertinente.*

*Ces projets de développement urbains sont anticipés, afin que les agriculteurs aient une visibilité sur les évolutions foncières prévisibles pouvant affecter leur exploitation.*

*Afin de garantir aux agriculteurs des conditions d'exploitation satisfaisantes, les extensions urbaines ne doivent pas compromettre la viabilité de leurs exploitations, notamment elles évitent de les morceler. Les extensions urbaines ne doivent pas compromettre l'accessibilité des exploitations.*

*Des distances suffisantes entre les bâtiments de l'exploitation et l'habitat des tiers sont maintenues de manière à ne pas générer de conflits de voisinage. »*

DOG / Page 10

### **27/ Densifier, étendre la desserte numérique et faire en sorte que chaque nouvelle ZA soit desservie en haut débit**

*« La densification de la couverture optique est poursuivie. L'objectif est que chaque nouvelle zone d'activités soit desservie par l'une ou l'autre des technologies de communication numérique à haut débit et les zones d'ombre (zones blanches) des réseaux de télécommunication progressivement supprimées »*

DOG / Page 16

## **28/ Réserver les emprises pour une liaison de niveau autoroutier vers Toulouse et pour l'amélioration de la liaison Castres – Mazamet – Béziers, et réaménager les voiries délestées**

*« L'aménagement d'une liaison rapide et sûre de niveau autoroutière vers Toulouse doit faire l'objet de décisions rapides et les emprises doivent être réservées. [...]*

*Lorsque l'aménagement d'une liaison rapide et sûre de niveau autoroutière vers Toulouse sera réalisée, le nouvel espace de circulation offert sur la RN126 déclassée devra être aménagé, de Castres à Soual, en privilégiant les piétons, les cycles et les transports en commun.*

*De même, la RD612 de Lagarrigue à Mazamet devra être aménagée particulièrement dans les traversées de villages.*

*En outre, l'ouverture du territoire vers la méditerranée, nécessite l'amélioration routière de l'itinéraire Castres – Mazamet – Béziers, notamment, par des aménagements pour la fluidité et la sécurité du trafic sur la RD612 et par les déviations du mazamétain et des villages-rues de la vallée du Thoré, qui subissent la nuisance d'un trafic poids lourds en augmentation.*

*Les emprises et emplacements réservés sont maintenus dans les documents d'urbanisme.»*

DOG / Page 24

## Evaluation Environnementale

### Evaluation environnementale peu structurée sur « LA QUALITÉ DE L’AIR, L’ÉNERGIE... »

*« Enjeu environnemental : la pollution de l’air, l’épuisement des énergies fossiles et les changements climatiques constituent les grands enjeux environnementaux actuels. L’énergie fossile est l’énergie dominante utilisée dans le SCoT pour les déplacements. Les formes d’habitat et d’urbanisation actuelles sont consommatrices d’énergie.*

*Le SCoT se doit de maîtriser le trafic automobile, et de concevoir l’aménagement de façon à favoriser l’économie d’énergie et l’utilisation des énergies renouvelables.*

#### ORIENTATIONS DU PADD...

*- Le SCoT veut s’appuyer sur l’organisation actuelle du territoire et l’optimiser, en développant ne 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 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.*

*-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.*

*-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 services de proximité.*

*-La présence de la voie ferrée reliant les gares des villes principales du territoire sera mise à profit dans la perspective de l’amélioration du cadencement Toulouse-Castres-Mazamet*

*-L’urbanisation sera articulée avec la desserte par les transports en commun*

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

*- Il encouragera également le recours aux énergies renouvelables dans la construction (soleil, bois énergie...) et les opérations d’urbanisme, et toute démarche favorisant l’intégration des matériels de production d’énergie renouvelables comme les panneaux solaires.... dans les sites sensibles ou dans les sites en vue*



« Incidences positives : l'optimisation des transports en commun nécessite de construire aux abords des réseaux existant et de développer une certaine densité. Les déplacements en vélo ou à pied nécessitent une certaine proximité des logements avec les centres urbains, les équipements et les zones d'emploi. La diminution de la consommation d'espace favorise en même temps les déplacements autres qu'en voiture.

Les besoins en énergie non renouvelable sont de ce fait diminués concernant les transports.

Concernant l'habitat et l'urbanisme, les besoins en énergie sont également maîtrisés et le recours aux énergies renouvelables se développe.

Incidences négatives : la réponse aux besoins en logements et emplois nouveaux va augmenter les déplacements, dont une part en voiture ou en camions pour les transports de marchandises et les polluants liés au chauffage des locaux résidentiels ou économiques.

L'amélioration du réseau routier peut constituer un « appel d'air » vers l'automobile

Mesures envisagées pour éviter, réduire et si possible compenser les conséquences dommageables de la mise en œuvre du Schéma:

Les choix de localisation des extensions urbaines résidentielles et à vocation d'activités privilégient la réduction des distances de déplacements domicile/travail et la possibilité de report des déplacements sur les transports en commun ou les modes doux : marche à pied/vélo.

Dans les villes principales, disposant de transports urbains, les extensions urbaines pour l'habitat et l'économie, se développent prioritairement dans les secteurs desservis par les transports en commun existants ou potentiels et dans les secteurs situés à proximité des gares ferroviaires. Il en est de même pour les grands équipements.

Les zones d'activités qui sont susceptibles d'accueillir des entreprises générant un important trafic de marchandises sont localisées préférentiellement aux abords de la voie ferrée, dans la perspective d'une remise en fonctionnement du transport des marchandises par voie ferrée.

...

Les territoires les moins densément peuplés et ceux situés à l'écart des axes lourds de transports en commun doivent pouvoir bénéficier à terme du développement du transport à la demande.

Le covoiturage doit être développé en complémentarité des modes de transports en commun. Des parking-relais destinés à faciliter et encourager la pratique du covoiturage sont aménagés pour favoriser son développement.

Les déplacements en vélo sont rendus attractifs, lisibles et sécurisés. Il s'agit de développer à la fois une pratique de loisir et une pratique quotidienne, en reliant les pôles générateurs de déplacements et en reliant les gares.»

Evaluation environnementale / Rapport – page 306-307

## Indicateurs de suivi du SCOT... »

« Quelques indicateurs sont ici proposés pour le suivi de l'état de l'environnement sur le SCoT:

Thématiques environnementales	indicateurs	Sources de données
<b>PAYSAGES, MILIEUX NATURELS, BIODIVERSITE</b>		
Milieux naturels Biodiversité	Evolution des inventaires naturalistes : ZNIEFF, Natura 2000, espaces naturels sensibles du département, tourbières...	DREAL Conseil Général
	Mise en œuvre de la trame verte et bleue	Documents d'urbanisme Opérations d'aménagement ZAC, lotissements SAGE Thoré Agout
Paysages naturels et urbains	Cartographie des extensions urbaines	Documents d'urbanisme
	Mise en œuvre des coupures d'urbanisation	Documents d'urbanisme Opérations d'urbanisme
	Evolution de la superficie des surfaces agricoles	Recensement général agricole PLU
	Evolution des superficies d'espaces naturels et forestiers	Documents d'urbanisme Centre régional de la propriété forestière Collectivités ONF
	Amélioration des entrées de ville	Opérations d'aménagement en entrée de ville Documents d'urbanisme ZAC, lotissements
	Traitement et/ou valorisation des friches industrielles	Collectivités Porteurs de projets
<b>LES RESSOURCES NATURELLES</b>		
Maîtrise de la consommation d'espace	Surface consommée par l'urbanisation nouvelle	Documents d'urbanisme Données observatoire DDEA ZAC, lotissements
	Evolution de la protection des périmètres de captage d'eau potable	DDASS Gestionnaires de la production d'eau potable et des réseaux

La qualité de l'eau	Evolution de la sécurisation, des interconnexions entre différents réseaux	Gestionnaires de la production d'eau potable et des réseaux
	Conformité des rejets de station d'épuration d'assainissement collectif	SATESE (Conseil Général) DDASS gestionnaires
	Taux de raccordements aux réseaux d'assainissement collectif	Gestionnaires collectivités
	% d'installations d'assainissement individuel contrôlées	SPANC Collectivités
La qualité de l'air et la lutte contre les changements climatiques	Projets et production des installations d'énergie renouvelable	Collectivités Porteurs de projet
	Evolution des dessertes par les transports en commun du territoire	Conseil Général SNCF Libellus
	Linéaire de chemins piétons créés Linéaire de pistes cyclables créées	Collectivités Conseil Général Opérations d'urbanisme
<b>LES RISQUES, LES NUISANCES ET LES POLLUTIONS</b>		
Risque inondation	Evolution des mesures de protection	SMIX Thoré Agout SAGE Agout
Risque incendie	Evolution des surfaces incendiées	SDIS
Risque industriel	Evolution du nombre d'établissement concerné	DREAL
Le bruit	Evolution du trafic routier Evolution des mesures de protection contre le bruit des transports	DRE DDEA Collectivités Documents d'urbanisme
Sites et sols pollués	Evolution du nombre de sites concernés	DREAL
Gestion des déchets	Evolution de la quantité de déchets produits % de valorisation de ceux-ci	Collectivités Syndicat Trifyl