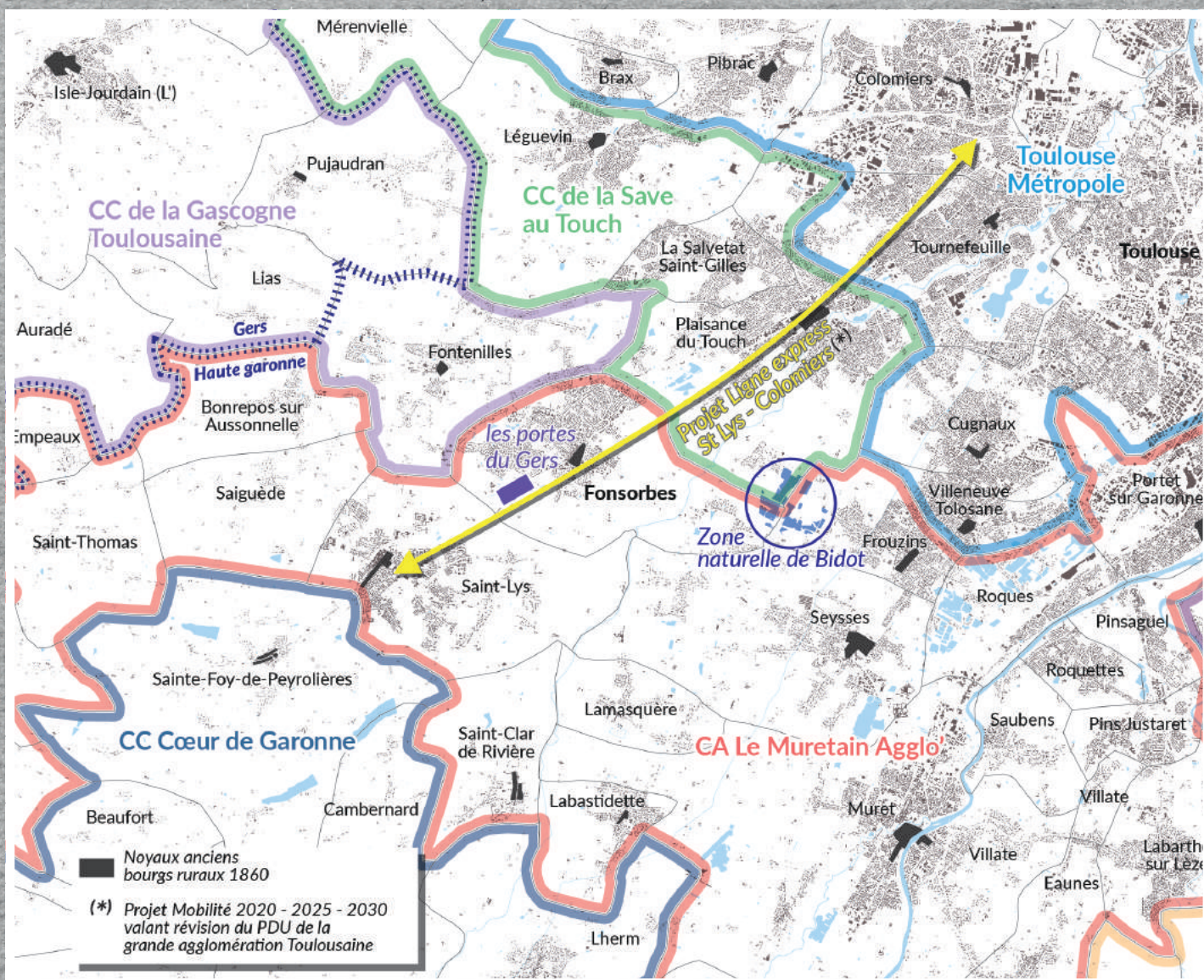
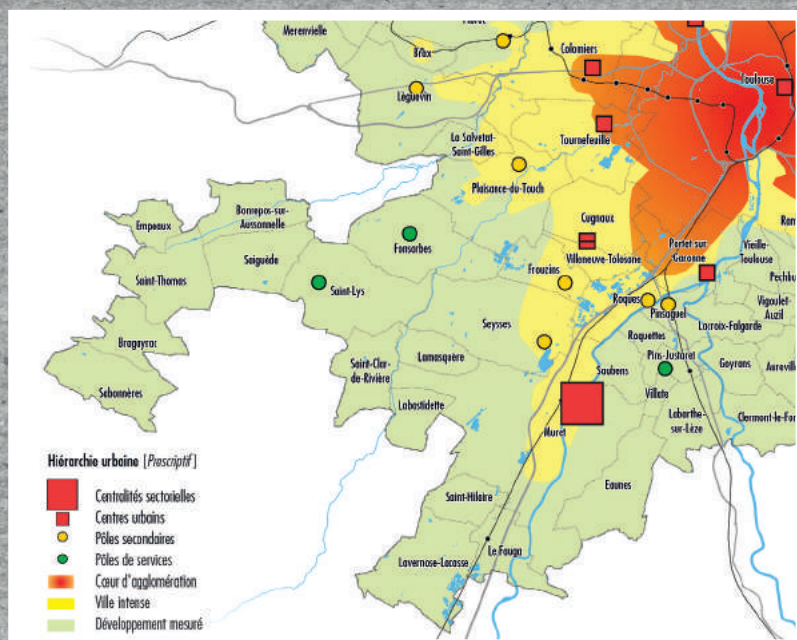




Fonsorbes dans son contexte : ▲ développement récent, contexte intercommunal et localisation des trois projets cités dans l'article

Fonsorbes dans le SCOT ►

**Fonsorbes est un exemple caractéristique de la difficulté de trouver une place dans la dimension métropolitaine**





# Le projet local face à la prospective territoriale

## Exemple de la commune de Fonsorbes aux franges de la métropole <sup>1</sup>

Anne PERE

**A** l'heure où les métropoles continuent d'agrandir leur périmètre et leurs compétences, où l'agglomération toulousaine s'ouvre sur des horizons plus larges, notamment à travers une association avec les villes moyennes autour de Toulouse pour un dialogue métropolitain, l'échelle du projet local trouve difficilement sa place dans les stratégies territoriales.

C'est d'autant plus vrai dans les espaces périurbains où les limites se fondent dans une évolution toujours rapide. Le schéma métropolitain, allant de l'hyper-centre vers les « campagnes urbaines » par cercles successifs, tout en prenant en compte des centralités secondaires, peine à décrire la spécificité des organisations diffuses de la périphérie.

D'un autre côté, il est difficile de définir la notion de projet local, si ce n'est qu'elle part du territoire et de ses ressources, de questions liées au « bien-être » des populations, de solutions fines et de réseaux d'acteurs qui tentent d'y répondre.

### Les multiples appartenances de Fonsorbes

Fonsorbes est un exemple caractéristique de la difficulté de trouver une place dans la dimension métropolitaine. Située dans le sud-ouest de l'agglomération toulousaine, cette ancienne bastide a été un bourg rural jusque dans les années 1950, dans le réseau des villes rattachées à la route de Tarbes, en promontoire sur la plaine du Touch. Elle se trouvait dans l'attraction de Saint-Lys, carrefour entre la plaine de la Garonne

et le Gers, et ancien chef-lieu du canton. La route de Tarbes est devenue par la suite un des lieux les plus importants de l'étalement urbain, Tournefeuille, Plaisance-du-Touch, puis Fonsorbes créant une urbanisation quasi continue. Son bassin d'emploi est aujourd'hui tourné essentiellement vers le pôle industriel et aéronautique de Colomiers, quand le quotidien de ses habitants s'organise plutôt autour d'un espace de vie comprenant les communes de Saint-Lys et de Fontenilles.

Avec plus de 12 000 habitants, Fonsorbes est devenue une « ville » du périurbain toulousain, à la charnière de plusieurs périmètres de compétences des EPCI, sans lien avec un territoire géographique proche, sans vraiment de cohérence avec les pratiques et les actions possibles. Hors du périmètre de la métropole tout en y étant fortement rattachée par le bassin d'emploi, entourée d'intercommunalités différentes, à proximité du département du Gers, elle est rattachée tardivement à l'intercommunalité du Muretain, acteur institutionnel des politiques d'aménagement.

La ville se situe en limite du SCoT de la grande agglomération toulousaine (113 communes), hors de la ville « intense » <sup>2</sup>, même si celui-ci acte le pôle de services et l'échelle actuelle de la commune avec une capacité possible de développement (accueil de population et activité économique). Pourtant, comment caractériser le triangle Fonsorbes-Fontenilles-Saint-Lys, avec près de 27 000 habitants ? Hors des grands systèmes de voies rapides, les anciens bourgs devenus des urbani-

sations diffuses ne sont pas considérés comme des vrais pôles de vie. La place de Fonsorbes dans le vaste territoire du sud-ouest toulousain évolue, mais son rôle est difficile à caractériser.

Parmi les multiples chantiers en cours sur la commune, trois exemples illustrent ces propos ci-après.

### La construction de projets locaux face à la prospective territoriale

Avec plusieurs lacs formés par d'anciennes gravières, la zone de Bidot est un site important de la plaine du Touch, aujourd'hui labélisé zone Natura 2000. Dans le SCoT de la grande agglomération toulousaine, c'est un site majeur de nature traversé par une trame verte prescriptive. Pour autant, la valorisation et le renforcement de cet espace naturel, pratiqué par les habitants comme un lieu de promenade, n'arrivent pas à prendre forme. La zone Natura 2000 protège mais ne crée pas de projet. À la charnière entre 3 communes, Frouzins, Plaisance et Fonsorbes, la création de cheminements vers les centralités se heurte aux propriétés privées et aux intercommunalités différentes. Au-delà d'aménagements ponctuels, la production d'un projet commun plus ambitieux, à la fois protecteur de l'environnement et porteur de loisirs, d'un futur dessiné, se heurte à la difficulté de financement en dehors des intercommunalités.

L'accueil et le développement d'une économie locale à côté des grandes infrastructures de l'agglomération

1. Article écrit sur la base notamment d'un entretien avec Françoise Siméon, maire de Fonsorbes.

2. « Ville intense » dans le SCoT : la ville à ¼ d'heure d'un transport en commun performant.



sont une préoccupation majeure pour la vie locale. La dépendance à l'hyper-centre devient moins importante, avec un bassin de vie pour l'essentiel organisé dans un quadrant sud-ouest. Néanmoins, la notion de ville-dortoir reste présente. Dans le SCoT, les « Portes du Gers » sont considérées comme un site économique d'intérêt d'agglomération. Actuellement, cette zone en limite de Fonsorbes vers Saint-Lys accueille le lycée du secteur (regroupant les collèges de Fonsorbes, Fontenilles et Saint-Lys) et est un pôle commercial et de services. Loin des zones d'activités importantes de Portet et Muret au cœur de la Communauté d'agglomération du Muretain, elle reste encore peu structurante, soutenue uniquement par la commune.

En matière de mobilité, la donne est en train de changer dans les communes périphériques. Les nouveaux habitants ne sont plus attachés à la voiture comme liberté et droit à la mobilité, mais la vivent aussi comme une contrainte, une obligation dans ces territoires dispersés. Leur demande est de plus en plus forte pour des alternatives, que ce soit

dans la proximité, notamment pour l'aménagement de pistes cyclables vers les zones scolaires, commerciales et de loisirs, ou à l'échelle territoriale pour avoir ou rejoindre les transports d'agglomération.

Le SCoT et le Plan de déplacements urbains de l'agglomération toulousaine porté par Tisséo situent Fonsorbes au-delà de la ville « intense », sans projet structurant prévu pour le moyen terme, le pôle d'échanges de Plaisance étant le terminus. Néanmoins, face aux problèmes récurrents de saturation du trafic vers Colomiers, une étude de ligne express entre Saint-Lys et Colomiers a démarré récemment : son but serait de relier ce secteur à la gare et au futur terminus de la 3<sup>e</sup> ligne de métro à Colomiers via Plaisance-du-Touch. La ligne serait doublée d'une piste cyclable. Les différentes communes concernées se retrouvent autour d'un projet concret, avec un objectif commun de coopération et de négociation sur le trajet possible.

Sans être défini dans le SCoT, mais mené sur un périmètre pertinent par l'autorité organisatrice des trans-

ports, le projet de ligne express pourrait ainsi devenir un élément majeur de la recomposition du territoire.

### **Pour une « agilité » des perspectives territoriales**

Fonsorbes recentre aujourd'hui ses interventions sur l'élargissement du cœur de ville comme lieu fédérant les usages et les services aux habitants, pour renforcer l'identité et la cohésion locales, mais aussi parce que la maîtrise du projet peut être menée dans la proximité, en concertation avec les habitants et les usagers.

Si les perspectives et les réglementations territoriales sont nécessaires sur les enjeux majeurs de protection et de développement, comment peuvent-elles s'adapter et se nourrir des réflexions locales ? Comment dépasser la fragmentation des gouvernances intercommunales ? Le projet métropolitain ne pourrait-il pas être fait de différents périmètres pertinents, variant suivant les actions, multiscalaire, multi-partenarial ? ■

Zone de Bidot

