

PLUi-H

PLAN LOCAL
D'URBANISME
INTERCOMMUNAL
TENANT LIEU DE PROGRAMME LOCAL
DE L'HABITAT 2019

Aigrefeuille
Aucamville
Aussonne
Balma
Beaupuy
Beauzelle
Blagnac
Brax
Bruguières
Castelginest
Colomiers
Cornebarrieu
Cugnaux
Drémil-Lafage
Fenouillet
Flourens
Fonbeauzard
Gagnac-sur-Garonne
Gratentour
Launaguet
Lespinasse
L'Union
Mondonville
Mondouzil
Mons
Montrabé
Pibrac
Pin-Balma
Quint-Fonsegrives
Saint-Alban
Saint-Jean
Saint-Jory
Saint-Orens-de-Gameville
Seilh
Toulouse
Tournefeuille
Villeneuve-Tolosane

PLUi-H approuvé par délibération du Conseil de la Métropole du 11/04/2019

1 - Rapport de Présentation

LIVRET 1F – Articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte

- Compatibilité avec le SCOT
- Compatibilité avec le PDU
- Compatibilité avec les dispositions particulières aux zones de bruits des aérodromes
- Prise en compte du PCAET

Sommaire

1_F_1 : COMPATIBILITÉ AVEC LE SCOT (SCOT APPROUVÉ LE 21/04/2017).....5

PARTIE 1 : MAÎTRISER L'URBANISATION.....5

RÉVÉLER EN PRÉALABLE LES TERRITOIRES NATURELS ET AGRICOLES STRATÉGIQUES : maîtrise du devenir des espaces non urbanisés et stratégiques à préserver sur le long terme en s'appuyant sur les territoires naturels et agricoles.....6

Appliquer un principe général d'économie des espaces naturels, agricoles et forestiers.....6

Conforter durablement la place de l'agriculture.....7

Préserver les espaces naturels protégés, bâtir un maillage TVB.....9

Mettre en valeur les paysages12

PRÉSERVER LES RESSOURCES ET LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE : Trois objectifs majeurs « maîtriser-économiser-renouveler » ; préalables indispensables dans la construction d'un territoire durable..... 14

Préserver et économiser les ressources en eau, améliorer la qualité..... 14

Lutter contre le changement climatique en contribuant à réduire les émissions de gaz à effet de

serre et mettre en œuvre des démarches globales : 15

PRÉVENIR LES RISQUES MAJEURS : Intégrer dès l'amont une véritable culture de sécurité, et poser comme préalable au développement une intégration systématique des risques connus..... 17

AMÉLIORER LA SANTÉ : la responsabilité de la collectivité doit se traduire par la volonté de limitation des externalités négatives liées au développement urbain..... 19

Protéger l'environnement sonore et améliorer la qualité de l'air..... 19

PARTIE 2 : POLARISER LE DÉVELOPPEMENT.....21

IDENTIFIER LES TERRITOIRES D'ACCUEIL DES HABITANTS ET DES EMPLOIS : la dynamique démographique du territoire doit être accompagnée par un développement équilibré et polarisé ; pour atteindre cet objectif le territoire a été réparti en trois entités : cœur d'agglomération, ville intense et territoires de développement, répondant à des principes de développement différents.....22

Identifier les territoires d'accueil du développement.....22

L'ACCUEIL DES HABITANTS : RENFORCER ET DIVERSIFIER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS. Il s'agit d'organiser l'accès au logement pour tous de manière équitable sur les territoires à hauteur de leurs possibilités.....28

Renforcer la production de logements.....28

Diversifier la production de logements.....28

Promouvoir une densification et une mixité dans la ville ; établir les règles d'un développement

urbain maîtrisé et économe en foncier :.....28

L'ACCUEIL DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE : MIXITÉ FONCTIONNELLE, COMPÉTITIVITÉ, HIÉRARCHISATION DES POLARITÉS, DENSIFICATION DES ZONES ÉCONOMIQUES. Objectif de maintien pour 2030 de l'équilibre actuel de 1 emploi pour 2,2 habitants. Dans cette perspective l'émergence de filières de diversification des activités et des emplois doit être favorisée. De plus, en cohérence avec les autres orientations du SCOT, il convient d'optimiser le foncier à vocation économique et de hiérarchiser les grands sites d'activités dans une logique de polarisation.....33

Relever le défi de compétitivité, d'équipement et d'équilibre du territoire.....33

Organiser le territoire pour rapprocher habitants et emplois.....33

Accueillir préférentiellement le développement économique dans les quartiers mixtes.....33

Proposer une offre dédiée sur des polarités économiques hiérarchisées.....33

Promouvoir la densification des territoires dédiés à l'économie en extension comme en

renouvellement..... 34

IMPLANTATION DES ACTIVITÉS COMMERCIALES : FAVORISER UNE MIXITÉ FONCTIONNELLE HIÉRARCHISÉE ET POLARISÉE AU SEIN DES CENTRALITÉS DE FAÇON A STRUCTURER L'ARMATURE COMMERCIALE EN LIEN AVEC LA HIÉRARCHIE URBAINE.....37

Polariser la fonction commerciale au sein de centralités denses et assurer un aménagement commercial équilibré.....37

Favoriser la mixité urbaine et l'accessibilité en transports en commun au sein des pôles

commerciaux.....37

Préserver les ressources foncières par un développement maîtrisé et durable de la fonction commerciale.....	37
IMPLANTATION DES ÉQUIPEMENTS : IMPLANTER PRIORITAIREMENT LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE PROXIMITÉ AU SEIN DES CENTRALITÉS ET AU SEIN DES PORTES MÉTROPOLITAINE POUR LES ÉQUIPEMENT DE RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN.....	40
Équilibrer les territoires en matière d'équipement.....	40
Promouvoir un urbanisme de proximité.....	40
Développer les équipements métropolitains.....	40
PARTIE 3 : RELIER LES TERRITOIRES.....	43
POUR UN SYSTÈME DE DÉPLACEMENT DURABLE : PRÉVENIR L'ENGORGEMENT DU SYSTÈME EXISTANT ET ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE MODES DE VIE. Dans cette perspective, la recherche d'un urbanisme de mixité des fonctions et de proximité rapprochant habitat, emploi, équipement et service à l'échelle de la métropole, couplé à un plan de déplacement ambitieux doit être recherché.....	44
Développer un réseau de transports collectifs intermodal.....	44
Prévoir les infrastructures nécessaires au maintien et au renforcement de l'accessibilité métropolitaine.....	44
Compléter le réseau de boulevards urbains multimodaux, charpente de la ville intense.....	44
Vers une cohérence urbanisme / transport.....	47
Promouvoir les modes actifs par un urbanisme intégrant leur cheminement.....	47
1_F_2 : COMPATIBILITÉ AVEC LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU APPROUVÉ LE 07 FÉVRIER 2018).....	53
PARTIE 1 : LEVIER 1 : METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE DE TRANSPORT EN COMMUN PLUS CAPACITAIRE ET PROMOUVOIR LES MODES ACTIFS POUR FAIRE FACE AU DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES.....	55
PARTIE 2 : LEVIER 2 : MAÎTRISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN, INCLUANT L'INTENSIFICATION URBAINE ET LA MIXITÉ FONCTIONNELLE À PROXIMITÉ DE GARES ET AXES STRUCTURANTS DES TRANSPORTS EN COMMUN.....	59
PARTIE 3 : LEVIER 3 : METTRE EN ŒUVRE UN PLAN DE CIRCULATION – STATIONNEMENT EN OPTIMISANT LES CAPACITÉS RÉSIDUELLES DU RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT.....	63
1_F_3 : COMPATIBILITÉ AVEC LES DISPOSITIONS PARTICULIÈRES AUX ZONES DE BRUITS DES AÉRODROMES.....	65
1_F_4 : PRISE EN COMPTE DU PCAET (PCET DE 2012).....	67
<i>La cible 1 du PCAET est d'atteindre la sobriété énergétique et développer les énergies renouvelables.....</i>	<i>68</i>
<i>La cible 2 du PCAET est de valoriser et développer les mobilités durables pour les personnes et les marchandises.....</i>	<i>69</i>
<i>La cible 3 du PCAET est de réduire la précarité énergétique des personnes les plus modestes.....</i>	<i>71</i>
<i>La cible 4 du PCAET est de produire des bâtiments à haute performance énergétique et climatique en construction neuve et réhabilitation.....</i>	<i>72</i>
<i>La cible 5 du PCAET est de généraliser les démarches d'urbanisme durable sur l'ensemble du territoire.....</i>	<i>74</i>
<i>La cible 6 du PCAET est de préserver les ressources naturelles et agricoles et réduire les impacts des activités.....</i>	<i>75</i>
<i>La cible 7 du PCAET est d'impliquer tous les acteurs du territoire et mobiliser tous les moyens d'action nécessaires, notamment en adaptant le territoire au changement climatique et en impulsant la croissance verte et l'économie circulaire.....</i>	<i>77</i>

1_F_1 : COMPATIBILITÉ AVEC LE SCOT (SCOT approuvé le 21/04/2017)

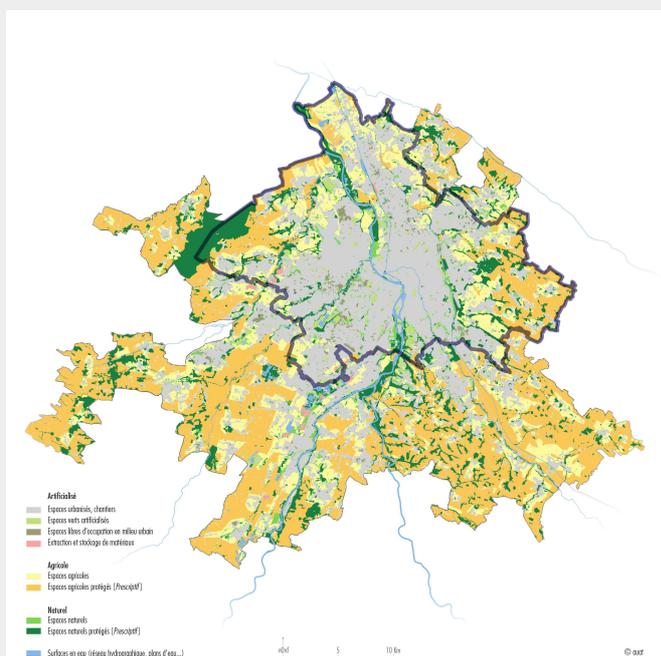
- La compatibilité du PLUi-H avec le SCoT est présentée en reprenant les 3 entrées du SCoT : « Maîtriser » ; « Polariser » ; « Relier »
- Les cartes présentées dans les parties reprenant les éléments du SCoT sont issues du Document d'Orientatation et d'Objectif (DOO) de la première révision du SCoT sur lesquelles a été reporté le périmètre de Toulouse Métropole. Elles son présentées ici à titre d'illustration.
- Le renvoi aux prescriptions et recommandations du DOO du SCoT peut être inséré dans le texte exposant les éléments de compatibilité du PLUi-H sous la forme (Px) ou (Rx).

Partie 1 : Maîtriser l'urbanisation

M A Î T R I S E R	RÉVÉLER EN PRÉALABLE LES TERRITOIRES NATURELS ET AGRICOLES STRATÉGIQUES : maîtrise du devenir des espaces non urbanisés et stratégiques à préserver sur le long terme en s'appuyant sur les territoires naturels et agricoles	
	S C O T	<p>Appliquer un principe général d'économie des espaces naturels, agricoles et forestiers</p> <p>Le prélèvement annuel de terres naturelles, agricoles et forestières au profit d'une nouvelle urbanisation s'inscrit dans la poursuite des objectifs de réduction de consommation d'espace du SCoT 2012 à savoir une réduction de 50 % par rapport à la période précédente. Cette consommation ne peut par conséquent pas excéder en moyenne annuelle 315 hectares à l'échelle de la Grande Agglomération.</p> <p>→ Ramené au périmètre de Toulouse Métropole, cela correspond à une consommation foncière maximale d'environ 170 ha par an.</p>
P L U i H	<p>→ Compatibilité du PADD</p> <p>Les travaux menés dans le cadre de la démarche du PLUiH ont mis en perspective :</p> <ul style="list-style-type: none"> → les projections démographiques du territoire et les besoins en logements comme en accueil d'activités économiques, → les capacités de densification des espaces bâtis, d'intensification du tissu urbain et les potentialités d'urbanisation des espaces libres en milieu urbain, → l'analyse du potentiel d'extension urbaine au regard de critères tels que la desserte en transport en commun, les enjeux agricoles, les enjeux environnementaux ou encore le coût de l'urbanisation sur le plan des réseaux. <p>Cette analyse a permis de définir différents scénarii de consommation foncière. Ces scénarii partagés avec l'ensemble des élus de la Métropole a permis de définir un objectif chiffré de modération de consommation de 10 % par rapport à la période 2007-2013 soit une consommation d'environ 155 ha /an sur la période 2020-2030. Cet objectif, à la fois ambitieux et réaliste, compatible avec le SCoT, accroît même l'effort demandé.</p> <p>→ Compatibilité dans la traduction réglementaire</p> <p>Afin de respecter l'objectif de modération de consommation foncière retenu, le PLUiH développe des mesures encourageant d'une part la mutation urbaine, sur les secteurs privilégiés d'accueil au regard des aménités urbaines, et d'autre part une approche qualitative des projets d'extension urbaine du point de vue de leur localisation et de la qualité des formes urbaines attendues. Ces mesures sont de nature diverses et sont développées à la fois dans le POA, les OAP et le règlement écrit (Livret 1_C, 1_C_2, Partie 3).</p> <p>Le zonage du PLUiH en outre permet de répondre aux objectifs quantitatifs et qualitatifs du PADD tout en respectant les objectifs de limitation de la consommation foncière.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Ainsi, le PLUiH compte environ 1750 hectares de zones à urbaniser ouvertes et fermées dont environ 200 hectares qui sont décomptés de la consommation foncière au titre du PLH 2014-2019* <p><i>* il s'agit de zones AU ouvertes, identifiées comme devant répondre aux objectifs du PLH prorogé 2014-2019 et considérées comme consommées avant l'entrée en vigueur du PLUi-H.</i></p> <p>Au total, l'extension urbaine envisagée au titre du PLUi-H, à travers le zonage, représente donc 1550 hectares, auxquels s'ajoutent environ 7 hectares d'extension prévue dans des procédures en cours (déclarations de projet avec mises en compatibilité). Le zonage du PLUi-H est donc parfaitement en adéquation avec le scénario de consommation foncière inscrit au PADD et compatible avec le SCoT.</p>	

Conforter durablement la place de l'agriculture

Principe général d'économie des terres agricoles afin d'assurer la pérennité de l'activité agricole et conforter ses fonctions économiques environnementales et sociétales



Le SCoT identifie spatialement les espaces agricoles protégés (en orange) qui sont caractérisés par leur valeur agronomique reconnue et la continuité et pérennité économique. Toute urbanisation y est interdite à l'exception des dérogations autorisées

Pas d'urbanisation nouvelle en dehors des territoires d'extension urbaine identifiés par le SCoT (P48 et P95).

→ Compatibilité du PADD

La construction du projet de la Métropole s'est basée sur un **diagnostic agricole approfondi**, alimenté notamment par la chambre d'agriculture, qui a permis d'identifier les territoires agricoles à enjeux forts et de révéler la réelle dimension économique de l'activité pour le territoire.

Dans la partie « optimisation » du Socle, le PADD expose la volonté Métropolitaine de garantir une vocation agricole de son territoire par une **maîtrise de la consommation foncière des terres cultivées** au profit de l'urbanisation. De fait, le maintien de l'activité agricole est posé comme critère d'ouverture des zones AU fermées et de toute extension urbaine.

En tant qu'objectif clé du projet de territoire, la question du maintien de la pérennité des espaces agricoles fait l'objet d'une fiche dédiée dans la partie « thème et territoire » qui traduit spatialement la problématique. Cette traduction prend appui sur **l'identification des territoires agricoles à enjeux issue des travaux de la chambre d'agriculture**, les projets d'extension urbaine et la carte de végétation du territoire.

Concrètement, la confrontation de ces éléments a permis de faire émerger des principes permettant de conforter durablement la place de l'agriculture :

- **préserver les zones de production agricole** en faisant porter l'effort de modération foncière sur les espaces à très fort et fort enjeu et en en garantissant leur classement en zone A,
- **articuler développement urbain et agriculture** : favoriser l'intégration de l'activité maraîchère dans le tissu urbain ; veiller à la compatibilité entre activité agricole et habitat ; appliquer de façon effective le principe « éviter, réduire, compenser » dans les projets de développement urbain,
- **conjuguer agriculture et nature** : reconnaître la valeur des infrastructures agro-écologiques en les intégrant à la TVB.

De fait, ces objectifs déclinés par le PADD participent à la construction du projet environnemental de Couronne verte défini par le SCoT.

→ **Compatibilité de la traduction réglementaire**

Afin d'être compatible avec le principe général d'économie des espaces agricoles et naturels prôné par le SCoT, le PLUi-H instaure des dispositions réglementaires visant à préserver la vocation et la pérennité des espaces agricoles dans une perspective à la fois économique, environnementale et sociale.

→ **Concernant la protection stricte des espaces agricoles protégés du SCoT**

Afin de conforter durablement la place de l'agriculture, le SCoT identifie l'ensemble des espaces agricoles au sein desquels il repère des espaces protégés. De fait, tous ces espaces ont été systématiquement intégrés en zone A afin de maintenir leur vocation strictement agricole (P4) tout en préservant l'organisation parcellaire (R2) garante de la protection des grandes entités foncières. Lorsque les enjeux environnementaux étaient prépondérants, certains espaces agricoles ont été basculés en zone N afin de conforter leur rôle d'espaces de nature (P2). A noter que pour les secteurs agricoles concernés par la trame verte et bleue, le zonage agricole a été maintenu mais le caractère de préservation de la biodiversité a été inscrit avec l'outil réglementaire « secteur de biodiversité » qui vient se superposer au zonage agricole. Enfin, le PLUi-H instaure également une zone A1 de protection paysagère.

Sur la base du diagnostic agricole et notamment de la carte des enjeux agricoles établi par la Chambre d'Agriculture, les autres espaces agricoles du SCoT ont été classés majoritairement en zone A ou bien en zones à urbaniser lorsqu'ils correspondent à des secteurs de développement futur (R3).

→ **Concernant le respect du principe de continuité urbaine**

Les territoires d'extension sont identifiés par des « pixels » positionnés au-delà du tissu urbain existant. Leur localisation répond aux objectifs de polarisation, d'équilibre entre ville intense et développement mesuré et de diminution de la consommation foncière. Le PLUi-H ne prévoit aucune zone de développement en dehors des territoires identifiés par le SCoT (P48). Lorsque la zone agricole sous pixel est impactée par des projets d'urbanisation, ces derniers respectent toujours le principe de continuité urbaine (P58).

→ **Concernant les mesures de protection des espaces agricoles**

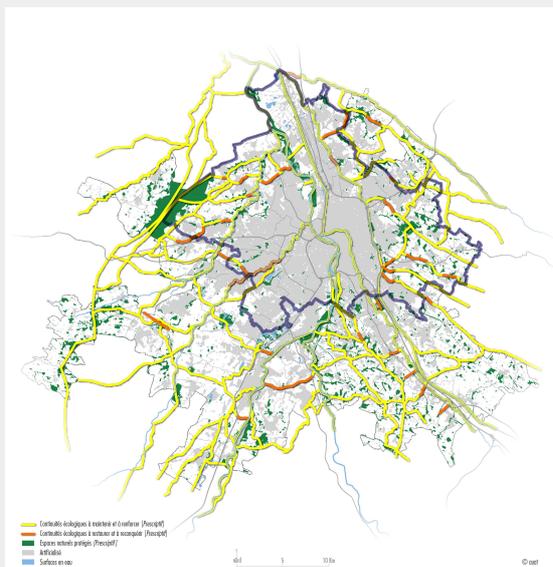
Au sein de la zone agricole, toute urbanisation est interdite sauf constructions et installations nécessaires à l'activité agricole (P4). Afin de préserver l'activité agricole, le PLUi-H définit les conditions de changements de destination des bâtiments agricoles existant au sein de la zone A (P3). De même, afin de ne pas impacter les espaces agricoles, les activités existantes sont classées dans des Secteurs de Taille et de Capacité d'Accueil Limité (STECAL) au sein desquels les constructions et les extensions limitées sont très encadrées et restrictives. Les principes de pixellisation du SCoT pour les territoires d'extension urbaine ont servi de limite et de cadre pour déterminer la superficie des STECAL : la délimitation a été positionnée autour des bâtiments existants ainsi qu'au regard des limites parcellaires. A noter également qu'au titre de sa dimension économique, l'activité agricole est autorisée au sein de la zone d'activité UA1-1.

Enfin, lorsque de nouveaux secteurs voués à l'urbanisation sont contigus à de l'espace agricole, les OAP intègrent systématiquement des dispositions visant à garantir une bonne cohabitation des usages (R1) : traitement soigné des franges, maintien des accès agricoles...

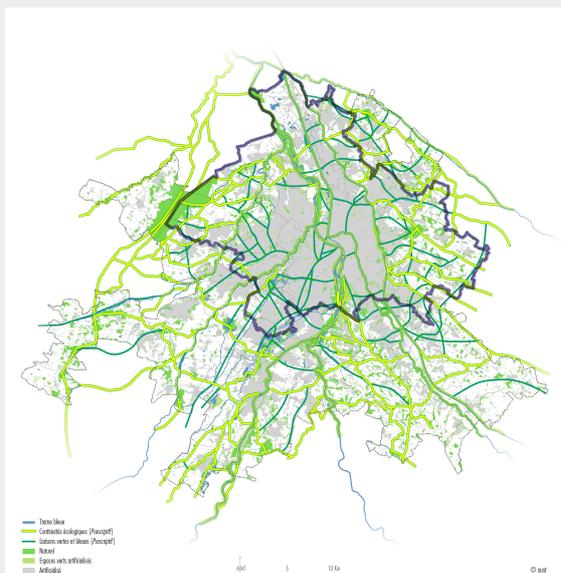
→ **Compatibilité du POA**

Le parti retenu dans le PADD de privilégier le renouvellement urbain à l'extension est directement traduit dans le POA qui concentre essentiellement les objectifs de production de logements dans « les secteurs à privilégier pour le développement de la ville sur elle-même ». De fait, la part de logements qui doit être produite dans les zones d'extension urbaine, sur des terres agricoles le plus souvent, reste minoritaire. En ce sens, les choix opérés dans le POA préservent autant que possible le foncier à vocation agricole. Les secteurs à très fort enjeu agricole, lorsqu'ils étaient connus, ont notamment été préservés au mieux, en accord avec les communes

Préserver les espaces naturels protégés, bâtir un maillage TVB



A l'échelle de Toulouse Métropole la carte donne à voir les réservoirs de biodiversité et principales continuités écologiques : la forêt de Bouconne, les boisements des coteaux est, les berges non artificialisées de la Garonne, l'ensemble du réseau hydrographique et les berges associées (l'Hers, le Touch, Canal du Midi, canal de Brienne, canal latéral à la Garonne).



Protéger et conforter les espaces de nature :

Projet fermement inscrit dans un objectif de protection, de gestion, et de valorisation des espaces naturels et de leur dynamique fonctionnelle.

Maintenir l'intégrité des espaces naturels protégés reconnus comme réservoirs de biodiversité :

Les espaces naturels remarquables sont identifiés sur la base de classements réglementaires, de ces espaces sont déclinées les continuités écologiques à maintenir ou à créer.

Bâtir un maillage vert et bleu proche des habitants :

Créer un véritable maillage de proximité accessible par tous les habitants en moins de dix minutes à pied ou à vélo.

Renforcer la place de la nature en ville ; ancrer le maillage vert et bleu sur le territoire ; mailler l'ensemble du territoire.

→ **Compatibilité du PADD**

1er axe du Socle du PADD, la TVB est hissée au rang d'élément fondateur du projet de territoire devant **constituer un guide des choix d'aménagement du territoire** :

- de même que pour les espaces agricoles, **les réservoirs de biodiversités doivent être épargnés de toute urbanisation ou strictement compensés** par une étude environnementale ;
- **les corridors écologiques doivent être préservés, restaurés ou créés**, en ce qu'ils permettent la continuité de la TVB et la circulation des espèces. Ils doivent être **le fil conducteur des opérations d'aménagement** ;
- **une attention particulière à la TVB de proximité, la « nature en ville »** comme élément essentiel du cadre de vie, notamment dans une volonté de densification de l'espace urbain, et contribuant au confort thermique par son effet de réduction du phénomène d'îlot de chaleur urbain.

Par ces objectifs, le PADD contribue également à la mise en œuvre du projet environnemental de Couronne verte tel que défini par le SCoT.

Élément fondateur, la TVB fait l'objet d'une déclinaison spatialisée dans la partie « thème et territoire ».

La cartographie produite est le fruit d'une analyse fine de l'occupation de l'espace du territoire de la Métropole basée notamment sur les inventaires réglementaires (ZNIEFF, ZICO...), les zonages des POS/PLU opposables, la télédétection, la carte IGN, la photo aérienne et la confrontation des données sur le terrain.



La cartographie schématique fait ainsi apparaître l'armature de la TVB à l'échelle de la métropole, qui de manière attendue **correspond aux éléments identifiés par le SCoT** (boisements, réseau hydrographique), allant même au-delà du fait de l'expertise de terrain et du travail volontariste avec les communes.

La traduction réglementaire s'attache donc à décliner des outils de protection des différentes composantes de la TVB (réservoirs, corridors, nature en ville).

→ Compatibilité de la traduction réglementaire

→ Concernant les espaces naturels protégés

Dans le cadre du PLUi-H, toutes les zones naturelles protégées du SCoT ont été classées en zone naturelle ou en zone agricole (P7). L'ensemble des continuités écologiques repéré au SCoT a également été protégé et a fait l'objet d'un travail fin au niveau du règlement graphique du PLUi-H. Ainsi, ces continuités ont été déclinées en zone naturelle ou en Espace Inconstructible pour Continuité Ecologique (EICE) ou en Espace Vert Protégé (EVP) ou bien encore en Espace Boisé Classé (EBC) selon le contexte urbain et naturel rencontré (P9). Cette déclinaison d'outils a notamment permis de prendre en compte la protection d'espaces naturels, y compris dans le cadre d'une opération d'aménagement (P6).

Au-delà de la protection des éléments de trame verte et bleue identifiés dans le SCoT, le PLUi-H s'est attaché à bâtir son propre maillage écologique en complétant très largement les corridors et réservoirs de biodiversité du SCoT. Dans le cadre de l'état initial de l'environnement du PLUi-H, une étude écologique a ainsi permis de définir une trame verte et bleue à une échelle beaucoup plus fine et de protéger davantage d'espaces naturels.

Tous ce maillage écologique traduit en zone naturelle ou agricole a été identifié réglementairement avec l'outil "secteur de biodiversité" pour signaler la présence d'un espace de biodiversité appartenant à la trame verte et bleue de l'état initial de l'environnement, qu'il s'agisse d'un espace inventorié par une personne publique autre que la collectivité (ZNIEFF, Natura 2000, zones humides, ect.) ou par la collectivité elle-même dans le cadre de cette étude (P8, R4, R5).

Le règlement des zones naturelles a été décliné en 3 zones: naturelle stricte, naturelle loisirs et naturelle carrière. Ce règlement limite la constructibilité de façon très stricte et uniquement pour certaines sous-destinations des équipements d'intérêt collectif et services publics (P5). Ainsi, en zone naturelle stricte, l'emprise au sol est limitée à 10% doublée d'un seuil maximum de surface de plancher de 50m² et seules les nouvelles constructions pour les locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilées sont autorisées.

Ainsi, le règlement permet d'assurer la préservation des fonctions naturelles et écologiques des espaces naturels (P9).

→ **Concernant la TVB de proximité**

La nature en ville et la trame verte et bleue de proximité trouvent pleinement leur place dans le projet de PLUi-H. En plus de ceux existants dans les anciens documents d'urbanisme, de nombreux nouveaux espaces verts, publics ou privés, ont été protégés directement par l'inscription d'Espace Bois Classé (EBC), d'Espace Vert Protégé (EVP) ou d'Espace Inconstructible pour Continuités Écologiques (EICE). Ces classements concernent autant la nature remarquable que la nature ordinaire et permettent de révéler un maillage d'espaces verts au cœur du tissu urbain (P17). Ces espaces verts protégés jouent également le rôle d'îlot de fraîcheur urbain, la trame verte et bleue ayant été construite au regard de sa multifonctionnalité (paysage, climat, biodiversité, ressource en eau, social, etc.).

La continuité des liaisons vertes et bleues et la protection des espaces verts artificialisés sont assurées à travers l'inscription d'un zonage naturel, agricole ou urbain à vocation d'équipements d'intérêt collectif et de services publics (uniquement pour les sports, les loisirs, la culture ou les locaux techniques) ou bien par des EBC, des EVP ou des EICE. Lorsque ces espaces sont concernés par une zone à urbaniser fermée, ils seront protégés et pris en compte lors de l'ouverture à l'urbanisation de la zone. Ainsi, dans les zones ouvertes à l'urbanisation, les liaisons vertes et bleues et les espaces verts artificialisés peuvent également être pris en compte dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) (P19).

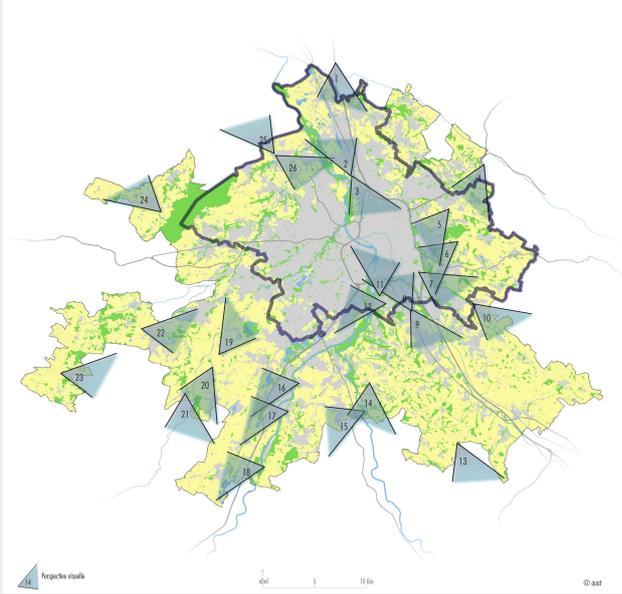
Les espaces naturels, agricoles et récréatifs protégés dans le PLUi-H (zones naturelles et agricoles, EBC et EVP) permettent d'assurer une continuité d'espaces non urbanisés compatible avec la notion de Couronne verte du SCOT et garantir son caractère majoritairement non urbanisé (P21, R22).

Enfin, le règlement écrit du PLUi-H favorise la protection des espaces verts existants ainsi que la création d'espaces verts d'un seul tenant et accolés à ceux limitrophes existants. Les règles d'implantation des constructions en zone urbaine mixte incitent également à la protection des cœurs d'îlot verts avec l'obligation de s'implanter prioritairement dans une bande de constructibilité positionnée au droit des voies publiques (R17).

Pour privilégier la conception d'espaces verts « naturels » avec des espèces végétales adaptées, une palette végétale a été conçue et annexée directement au règlement écrit du PLUi-H. Cette palette végétale permet d'identifier les essences les mieux adaptées selon le type de milieu aménagé (R19).

→ **Compatibilité du POA**

Dans le POA, la démarche de développement priorisé de l'habitat dans des secteurs privilégiés de renouvellement de la ville sur elle-même, tout autant que l'identification par commune du potentiel foncier mobilisable pour l'habitat, ont exclu d'emblée les territoires de la Trame Vert et Bleue.

M A Î T R I S E R	S C O T	<p>Mettre en valeur les paysages</p> <p>Paysages naturels et urbains constituent l'ossature du territoire et sont vecteurs d'une identité à conforter : affirmation des grands paysages ; préservation des identités des unités paysagères ; entretien de la diversité des paysages urbains ; reconquête de la qualité paysagère des entrées de ville et axes majeurs.</p>
	 <p>Sur Toulouse Métropole, le SCoT identifie des grandes entités paysagères à conforter en ce qu'elles participent à l'identité du territoire : la ville de Toulouse, les canaux, les coteaux Est, les coteaux du Lauragais, Plateau agricole d'Aussonne, la forêt de Bouconne notamment.</p> <p>De plus sont identifiées des perspectives visuelles vers ces grandes entités paysagères.</p>	
P L U i H	P L U i H	<p>→ Compatibilité du PADD</p> <p>La valorisation des paysages constitue également un important prisme d'entrée du projet et apparaît en filigrane dans le PADD : à travers la protection des espaces agricoles et naturels, la mise valeur de la TVB, la lutte contre l'étalement urbain, le principe de respect des qualités urbaines et des identités propres à chaque quartier, valorisation des ensembles patrimoniaux.</p>
	<p>→ Compatibilité de la traduction réglementaire</p> <p>→ Concernant les paysages naturels et grands paysages</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dans le cadre du PLUi-H, un inventaire des vues a été mené sur la base des vues repérées dans l'Etat Initial de l'Environnement du PLUi-H, reprenant les données du SCoT, et de nouvelles perspectives visuelles identifiées dans le Diagnostic Paysager de la Métropole. Cet inventaire a permis d'approfondir la nature des vues et de préciser leur portée paysagère. De cette analyse découlent des fiches descriptives et un document de repérage regroupant toutes les vues. Ce travail d'ensemble offre ainsi une prise en compte plus homogène des vues d'intérêt métropolitain(R9). Réglementairement, les projets de constructions peuvent être refusés ou soumis à prescription s'ils sont de nature à porter atteinte au caractère des vues identifiées. - Dans le cadre du PLUi-H, une mise à jour des SIP (Site d'Intérêt Paysager) existants est menée sur l'ensemble de la Métropole afin d'harmoniser les différentes prises en compte du patrimoine paysager sur chaque commune. Le PLUi-H a ainsi systématisé les fiches descriptives et les documents de repérage les accompagnant permettant de fait une meilleure prise en compte réglementaire par la mise en place de critères d'insertion des projets de constructions. 	

- Les OAP sont l'un des outils d'aménagement permettant de composer, valoriser, protéger ou faire évoluer le paysage dans son ensemble, qu'il soit urbain, rural ou naturel. A une échelle locale, il est ainsi possible de prendre en compte le paysage de façon plus précise et d'offrir une qualité urbaine et architecturale aux projets d'aménagement, et ce, sans pour autant figer ou transfigurer le cadre environnant. Pour exemple, la valorisation des perspectives visuelles et paysagères (qui sont des composantes du paysage pouvant s'étendre de l'échelle du quartier vers le grand paysage) fait partie des attributs des OAP (P11).
- Enfin, le règlement du PLUi-H utilise toute une palette d'outils en faveur du paysage (zonage, Amendement Dupont (P15, R16), emplacement réservé à destination d'espaces verts, palette végétale...) qui permet de créer, modifier, protéger, mettre en scène... cette entité complexe dans sa globalité.

→ Concernant les paysages « rapprochés » et paysages urbains

- Dans le cadre du PLUi-H, une mise à jour des EBP (Eléments Bâti Protégés) existants est menée sur l'ensemble de la métropole afin de vérifier la cohérence des protections et d'harmoniser les différentes prises en compte du patrimoine bâti selon chaque commune. Ce travail d'ensemble permet de dresser un inventaire du patrimoine bâti riche, varié et étendu à l'ensemble du territoire métropolitain (P14, R13).
- Les OAP sont l'un des outils d'aménagement offrant l'opportunité de composer, maintenir ou reconstruire une qualité architecturale, urbaine et paysagère au sein de chaque projet d'aménagement. A l'échelle locale, il est par exemple possible de mettre en avant des éléments bâtis d'intérêt patrimonial, tout comme de désigner des secteurs dont les futures formes urbaines créeront un nouveau paysage architectural de qualité. La mise en valeur des entrées de ville (qui sont une composante du paysage à l'échelle du quartier) fait aussi partie des attributs des OAP. Les OAP participent ainsi à la cohérence entre l'identité d'aujourd'hui et la vitrine de demain à travers un urbanisme de projet qui se veut protecteur des patrimoines bâti et paysager existants, tout en intensifiant la ville de manière qualitative et respectueuse.
- Pour conforter l'identité patrimoniale de la métropole, tant sur les plans architectural, urbain que paysager, le règlement du PLUi-H dispose de plusieurs outils qui s'adaptent aux différents contextes et échelles (EBP, Ensembles Urbains, SIP, vues...). Le zonage est notamment une composante essentielle car il permet de définir des formes urbaines et de densifier la ville tout en façonnant le paysage urbain de demain à l'échelle d'une rue ou d'un quartier. Le règlement écrit construit également le caractère de la métropole en préconisant le respect des formes architecturales existantes sans pour autant exclure une certaine diversité (R14). A travers ces choix réglementaires, le PLUi-H permet à chaque projet d'aménagement de s'insérer dans un cadre qualitatif approprié, et ce, en optant pour le/les outils qui lui permettent d'atteindre la qualité urbaine, architecturale ou paysagère recherchée.

→ Compatibilité du POA

Le POA prévoit l'approfondissement de la démarche engagée pour une meilleure qualité d'usage de l'habitat, intégrant nécessairement des critères de qualité architecturale, dans le contexte du développement d'une maîtrise d'usage en amont des opérations et partagée avec les habitants. Ces actions pour une qualité de l'habitat sont notamment développées dans le cadre d'un partenariat global avec des organismes certificateurs, en encourageant les opérateurs à obtenir des certifications de qualité et de performance, et en mettant en place une observation des résultats. Des actions d'amélioration de la qualité résidentielle sont également engagées pour le parc de logements existant, qu'il soit privé (grandes copropriétés par exemple), ou public.

M A Î T R I S E R	PRÉSERVER LES RESSOURCES ET LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE : Trois objectifs majeurs « maîtriser-économiser-renouveler » ; préalables indispensables dans la construction d'un territoire durable	
	S C O T	<p>Préserver et économiser les ressources en eau, améliorer la qualité</p> <p>Objectif d'atteinte le bon état écologique prévu par la Directive Cadre sur l'Eau.</p> <p>Il s'agit d'améliorer la gestion des eaux pluviales, de favoriser les économies en eau et d'anticiper les besoins ; rechercher également l'amélioration des performances des réseaux de collecte des eaux usées et stations d'épuration, de penser le développement urbain en fonction des capacités des réseaux et de protéger les aires d'alimentation de captage.</p>
P L U i H	<p>→ Compatibilité du PADD</p> <p>Cette problématique est un corollaire à deux axes structurants du PADD « l'optimisation » et « la proximité » devant amener à une gestion économe des ressources et une limitation des nuisances notamment par la volonté d'intensification urbaine et une moindre artificialisation des sols.</p> <p>La gestion économe de la ressource en eau est un objectif affiché du PADD qui prône le renforcement de la cohérence entre le projet urbain et la politique de gestion de l'eau et de protection des milieux aquatiques. Les choix d'urbanisation doivent donc se faire au regard de la disponibilité de la ressource en eau potable, de la gestion des eaux usées et pluviales et de la limitation des rejets dans les milieux aquatiques.</p> <p>→ Compatibilité de la traduction réglementaire</p> <p>De manière générale, le travail d'élaboration du PLUi-H a été mené en parallèle de 3 schémas intercommunaux structurants en matière de gestion des eaux : le schéma directeur d'eau potable, le schéma directeur d'assainissement des eaux pluviales et le schéma directeur d'assainissement des eaux usées. Ces trois schémas, dont les annexes sanitaires présentent les principaux aspects ont été élaboré de manière itérative avec la démarche PLUi-H. Le projet de développement a été défini au regard des capacités de desserte par les réseaux et de ressource en eau potable du territoire (R24, P23).</p> <p>Le règlement du PLUi-H s'appuie sur leurs conclusions et renvoie aux règlements intercommunaux qui en découlent en matière de raccordement aux réseaux ou de débit de fuite.</p> <p>Le zonage du PLUi-H privilégie les secteurs raccordables au réseau d'assainissement collectif dans de bonnes conditions pour intensifier l'urbanisation existante ou étendre l'urbanisation. Inversement, le PLUi-H limite l'intensification urbaine dans les secteurs en assainissement autonome existants (P39, R44).</p> <p>En outre, le règlement du PLUi-H participe à la limitation de l'imperméabilisation des sols d'une part, grâce à l'exigence d'un pourcentage minimum d'espaces de pleine terre et d'autre part, avec l'exigence que les espaces libres participent à la gestion des eaux pluviales. La conservation et la plantation de végétaux contribuent également à diminuer l'imperméabilisation des sols (P22).</p> <p>Enfin, l'ensemble des périmètres de protection des captages d'alimentation en eau potable sont protégés de toute urbanisation par un classement en zone naturelle ou agricole (P40).</p>	

M A Î T R I S E R	S C O T	<p>Lutter contre le changement climatique en contribuant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et mettre en œuvre des démarches globales :</p> <p>Répondre aux engagements internationaux et nationaux en cherchant à réduire les consommations en énergies fossiles et les émissions de GES notamment en développant les énergies renouvelables et en mettant en œuvre des démarches globales.</p>
	P L U i H	<p>→ Compatibilité du PADD</p> <p>La contribution à la lutte contre le changement climatique est traitée de façon transversale et intégrée dans de nombreux objectifs clés du PADD : au travers de la cohérence urbanisme/transport et du développement de la ville sur elle-même, notamment par l'appui sur les centralités pour l'accueil de nouvelles population, qui doivent contribuer à limiter les déplacements et l'usage de la voiture individuelle ; par la recherche de la sobriété énergétique et le développement des énergies renouvelables (promotion des réseaux de chaleur, solaire, biomasse...), il s'agit aussi d'agir sur les dépenses énergétiques dans la conception des projets et bâtiments et par l'amélioration du parc de logements existant. Le développement de la nature en ville doit pour sa part contribuer à la réduction du phénomène d'îlot de Chaleur Urbain.</p> <p>→ Compatibilité de la traduction réglementaire</p> <p>Les OAP représentent un outils de premier plan pour la prise en compte des enjeux climatiques et énergétiques. Ainsi, le confort climatique des nouveaux projets a été développé dans la grande majorité des OAP nouvelles ou modifiées dans le PLUi-H. Les enjeux du confort climatique concernent deux échelles : celle de l'îlot urbain avec la prise en compte de la place du végétal et de l'eau mais aussi de l'organisation de la trame urbaine ; et celle du bâtiment avec leur aération et ventilation naturelle (logement traversant), leur orientation, leur conception pour favoriser la création d'espaces d'aération et de fraîcheur, leur ombrage naturel ou intégré et enfin par le choix de matériaux de revêtement de couleur claire (albédo élevé) et à forte émissivité (P29).</p> <p>Le règlement contribue également à lutter contre le changement climatique et à réduire les émissions de gaz à effet de serre, notamment grâce aux éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> → De manière générale et transversale, le projet de zonage et de règlement intègre les dispositions permettant de répondre aux objectifs du PADD de construction de la ville sur elle-même, de priorisation de l'intensification urbaine dans les centralités et territoires bien desservis en transport en commun ou encore de mesures favorables aux modes actifs de déplacements (emplacements réservés pour des liaisons douces, normes de stationnement vélo...). L'ensemble de ces dispositions vise à réduire les déplacements en véhicules motorisés et par là-même à réduire les émissions de gaz à effets de serre (P27, P28). → La conception bioclimatique et le développement des énergies renouvelables sont vivement encouragés dans le règlement écrit du PLUi-H. Des règles d'objectifs viennent ainsi développer ce principe général avec la végétalisation des pieds de façades, la recherche de revêtements de façade de couleur claire, la protection des bâtiments contre les rayonnements solaires et la ventilation naturelle des bâtiments de par leur épaisseur et leur orientation. → D'autres règles participent au confort urbain climatique orienté sur le confort d'été pour le territoire de la métropole. Il s'agit ainsi de protéger les îlots de fraîcheur urbains telles que les zones urbaines instaurant une bande de constructibilité permettant de limiter les constructions en cœur d'îlot mais aussi la protection des espaces verts avec des outils coercitifs dans le règlement graphique (Espaces Verts Protégés et Espaces Boisés Classés). Les pourcentages minimum d'espace de pleine terre et le coefficient de surface éco-aménageable permettent quant à eux de limiter directement l'imperméabilisation du sol et de favoriser la végétalisation des toitures et des façades pour limiter le réchauffement et l'assèchement de l'air. → Enfin, en zones naturelles et agricoles, le PLUi-H autorise les sites de production d'énergie photovoltaïque au sol, uniquement sur les sites pollués, les friches industrielles et les anciennes décharges (P31).

→ **Compatibilité du POA**

En cohérence avec le PADD du PLUi-H et le PCEAT, le POA vise une amélioration de la qualité d'usage des bâtiments et des logements passant notamment par la réhabilitation des logements existants, qu'ils soient publics ou privés, afin de maintenir et renforcer le niveau de qualité et d'attractivité du parc ancien. Ainsi le POA prévoit des actions sur le parc privé existant qui visent conjointement la réduction des gaz à effet de serre, les économies de charges et la lutte contre la précarité énergétique, dans le cadre de dispositifs contractualisés avec l'Agence Nationale de l'Habitat (ANAH), en faveur des copropriétés en difficulté, des locataires et propriétaires à revenus modestes (R29).

PRÉVENIR LES RISQUES MAJEURS : Intégrer dès l'amont une véritable culture de sécurité, et poser comme préalable au développement une intégration systématique des risques connus

S
C
O
T

Les politiques d'aménagement ont la responsabilité d'une stricte prise en compte des risques connus et potentiels. Ces risques sont de différentes nature : inondation, technologiques, mouvements de terrains, incendies, pollution des sols.

P
L
U
i
H

→ **Compatibilité du PADD**

La gestion des risques et vulnérabilités est intégrée dans l'ensemble du projet de territoire, cette question ayant été l'une des bases du travail cartographique qui a permis de cibler les choix d'aménagement.

Le risque inondation, au-delà du respect du PPRI, est abordé au travers du « B » de la TVB dont l'essence est de protéger les zones humides et préserver les zones d'expansion des crues. Le PADD affiche donc l'objectif de préserver ces espaces du développement urbain. Le projet global répond aussi à la problématique en ce qu'il limite l'artificialisation des sols et les problématiques de ruissellement par l'ambition affichée de maîtrise de l'extension urbaine.

La TVB, élément fondateur du projet, par le maintien et création de corridors écologiques joue un rôle fondamental sur la limitation de l'érosion des sols.

→ **Compatibilité de la traduction réglementaire**

Afin d'être compatible avec les différentes politiques de prévention et de gestion des risques rappelées dans le SCoT, le PLUi-H a introduit les outils et dispositions réglementaires suivantes :

→ **Concernant la prévention des risques d'inondation et la préservation des champs d'expansion des crues :**

La prise en compte des 7 PPRI opposables sur le territoire de la Métropole s'est traduite par le renvoi aux dispositions applicables aux constructions situées dans l'enveloppe inondable représentée au document graphique (DGR au 15 000° informations relatives aux risques et aux nuisances).

Une règle d'objectif a été introduite pour compléter l'aspect « prévention » des PPRI par l'approche « gestion du risque » développée dans la Stratégie Locale du risque Inondation de Toulouse Métropole. Il s'agit de garantir que les projets intègrent les impacts d'une crue potentielle pour en minimiser les effets sur les constructions et assurent la fonction hydraulique des champs d'expansion des crues, lorsque les constructions sont admises (P32).

Pour permettre la mise en œuvre de cet objectif, le règlement écrit prévoit d'autoriser des adaptations aux règles de volumétrie et d'implantation au regard de justifications accompagnant la demande d'autorisation d'urbanisme.

D'autres outils du PLUi-H contribuent à assurer la prise en compte du risque inondation :

- le zonage N et A a été favorisé pour traduire les zones d'expansion des crues (secteurs non urbanisés en aléas fort à faible) et mis à jour au regard des derniers PPRI approuvés, (R33)
- les outils de traduction de la TVB comme les EBC, EVP, EICE permettent de limiter d'imperméabilisation des secteurs inondables en zone urbaine et de valoriser les espaces inconstructibles pour des usages récréatifs.(R34)

Enfin pour la commune de Tournefeuille, concernée par un PPRI annulé (Touch Aval), les cartes d'aléas ont été reprises en annexe du règlement du PLUi-H et une notice indique les prescriptions pour les constructions en zone urbanisée et non urbanisée selon l'aléa.

→ **Concernant la prise en compte des contraintes liées à la morphologie, à la géologie des terrains, aux risques technologiques et à la pollution des sols :**

Les 5 PPR Mouvement de Terrain, les 2 PPR Sécheresse et les 4 PPR technologiques sont annexés au PLUi-H et le règlement écrit renvoie à l'application des dispositions réglementaires pour les constructions situées dans les périmètres identifiés au DGR « Informations relatives aux risques et aux nuisances » (P34, P35). Outre cette intégration réglementaire, le PLUi-H offre la possibilité de définir des secteurs « où les nécessités (...) de la protection contre les nuisances (...) ou l'existence de risques naturels, de risques miniers ou de risques technologiques justifient que soient interdites les constructions et installations de toute nature (...) ». Ainsi, ont pu être rendu inconstructibles des espaces où les risques sont connus localement (glissements de terrain) ou encore, où la pollution avérée des terrains empêche tout développement urbain (P33, R37).

En complément des dispositions réglementaires, le diagnostic du rapport de présentation offre un état des lieux de la connaissance de ces risques sur la Métropole qui a été pris en compte lors de la formalisation des principes d'aménagement des OAP des secteurs concernés.

→ **Compatibilité du POA**

La notion de vulnérabilité se traduit essentiellement dans la territorialisation de la production de logements. En effet, les secteurs rendus inconstructibles ou peu favorables à l'accueil d'habitat en raison de la présence de risques et/ou nuisances ont été pris en compte dans l'identification du potentiel foncier disponible et mutable, qui a servi à définir les objectifs de production de logements des communes. De même, la démarche utilisée dans le POA de développement priorisé de l'habitat dans des secteurs privilégiés de renouvellement de la ville sur elle-même a exclu d'emblée les territoires de vulnérabilité présentant des risques naturels, technologiques ou de santé.

AMÉLIORER LA SANTÉ : la responsabilité de la collectivité doit se traduire par la volonté de limitation des externalités négatives liées au développement urbain

S
C
O
T

Protéger l'environnement sonore et améliorer la qualité de l'air

« Face au constat de concentration de pollutions et de nuisances liées à l'activité quotidienne des habitants, il s'avère nécessaire de (re)trouver de bonnes pratiques en matière d'aménagement du territoire ».

P
L
U
i
H

→ Compatibilité du PADD

Le projet de territoire tel que défini dans le PADD par son aspect global et intégrateur de nombreuses problématiques répond à ces enjeux en développant de manière explicite les objectifs suivant : cohérence urbanisme/transport et densification des centralités, développement de la multimodalité, grand projet de transports en communs structurants (amélioration de la qualité de l'air et réduction des nuisances sonores)

La recherche d'une ville apaisée et responsable vise notamment l'intégration du Plan de Prévention du Bruit, et la démarche parallèle en cours d'un Inventaire Historique Urbain de l'occupation des Sols.

→ Compatibilité de la traduction réglementaire

La prise en compte de la santé a été intégrée au PLUi-H selon les orientations exposées dans le SCoT, par les outils et dispositions réglementaires suivantes :

→ Concernant le bruit

- pour la réservation et reconstitution de zones calmes : le PPBE de Toulouse Métropole a mis en évidence une cartographie des zones de calme « pressenties » et à affiner dans une étude à venir, qui correspondent pour la plupart à des zones N (inconstructibles), EBC, EVP, EICE ou secteur de biodiversité : forêt de Bouconne, parc de la Ramée, coteaux de Pech David, zone inondable des cours d'eau, ... La mutualisation des outils de la TVB permet d'assurer la pérennité et la fonctionnalité de ces espaces favorables à la santé et au bien-être en ville (R47).
- Protection acoustique des zones d'habitat riveraines d'axes routiers ou ferrés classés bruyants : pour maîtriser l'urbanisme au voisinage des sources de bruit et prévenir l'exposition de nouvelles populations, la largeur maximale des secteurs affectés par le classement sonore des infrastructures de transport terrestre est reportée au DGR « Informations relatives aux risques et aux nuisances ». L'arrêté de classement est consultable dans les annexes du PLUi-H (P42).
- Pour la réduction des nuisances sonores "routières" : le PLUi-H permet également d'agir sur le niveau sonore en accompagnant le développement des modes doux et en conditionnant l'urbanisation à des critères de desserte par les transports en commun. Ces orientations, qui visent à limiter l'augmentation du nombre des déplacements motorisés se traduisent notamment dans le règlement par des emplacements réservés pour les voies piétons-cycles, des normes de stationnement obligatoires pour les vélos ou encore une incitation à optimiser l'accueil de population à proximité des stations de transports en commun par le seuil minimal de densité (P41, P43).
- Intégration de la protection acoustique des populations dans la conception des opérations d'aménagement : L'exposition de certains secteurs urbanisés ou d'urbanisation future à une contrainte de bruit a pu conduire à la mise en place de mesures réglementaires circonstanciées comme des reculs d'implantations obligatoires, des hauteurs ou des épannelages permettant de faire écran ou de faciliter la dispersion du bruit ou encore de privilégier l'implantation de zones d'activité ou de zones tampon à proximité des infrastructures de transport bruyantes (R48).

→ **Concernant la pollution de l'air**

- pour limiter l'exposition des personnes à la pollution de l'air : le choix a été fait de maîtriser le développement urbain des zones situées en dépassement du seuil de dioxyde d'azote (NO₂) pour protéger les populations et limiter leur exposition. Une règle d'objectif impose aux nouvelles constructions de prendre en compte la pollution de l'air par des mesures constructives appropriées. De plus, pour les établissements sensibles, la collectivité se réserve le droit de refuser tout projet dont la configuration et la localisation ne permettraient pas de diminuer l'exposition des personnes à la pollution de l'air. Pour assurer sa mise en œuvre, cette règle s'accompagne de la possibilité d'adapter les formes urbaines définies dans le règlement paragraphe 4, section 2, chapitre 1 du titre 2 (implantation des constructions).
- pour réduire les émissions polluantes et contribuer à améliorer la qualité de l'air : le PLUi-H encourage la réduction des déplacements motorisés par des outils de la cohérence urbanisme-déplacement comme le seuil minimal de densité (optimisation de l'urbanisation des secteurs à proximité des stations de transport en commun) ou encore des mesures en faveur des déplacements actifs, non polluants (P41). Enfin, le règlement du PLUi-H encourage la conception bioclimatique et notamment la végétalisation des pieds de façades et la protection des îlots de fraîcheur permettant d'avoir une action sur la qualité de l'air (R52).

→ **Concernant la gestion des déchets**

- pour optimiser la gestion des déchets

Conformément à la P44 du SCOT, le règlement du PLUi-H prévoit qu'à l'exception des maisons individuelles, tout projet devra disposer d'un abri de stockage des containers à d'ordures ménagères et d'une aire de présentation accessible depuis le domaine public par les véhicules de collecte. Ces aménagements doivent s'intégrer au plan masse des projets de construction et au paysage dans les meilleures conditions.

En outre, dans un souci de recherche de qualité environnementale et de prévention des nuisances, certaines OAP ont pu préconiser la réalisation de chantiers « propres » (R54) et ainsi proposer de :

- réaliser un état des lieux de l'environnement immédiat du chantier voire de l'état des ouvrages avoisinants,
- réduire les impacts du chantier pour les riverains,
- informer les riverains,
- limiter et gérer la production de déchets de chantier,
- mettre en place une gestion des déchets.

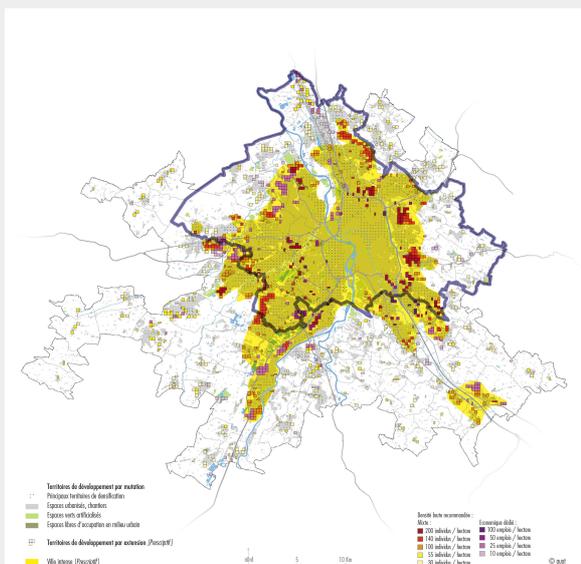
Partie 2 : Polariser le développement

IDENTIFIER LES TERRITOIRES D'ACCUEIL DES HABITANTS ET DES EMPLOIS : la dynamique démographique du territoire doit être accompagnée par un développement équilibré et polarisé ; pour atteindre cet objectif le territoire a été réparti en trois entités : cœur d'agglomération, ville intense et territoires de développement, répondant à des principes de développement différents.

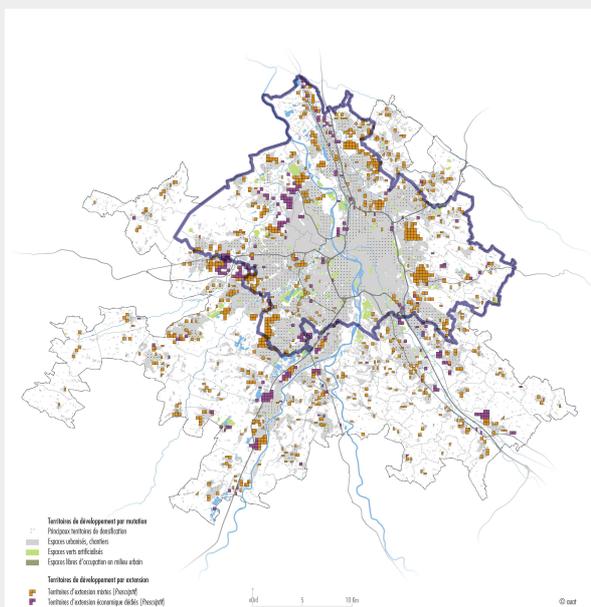
S
C
O
T

Identifier les territoires d'accueil du développement

L'objectif de cette identification est de prioriser le développement pour un usage économe de l'espace répondant à des enjeux à la fois économiques, écologiques et sociaux.



Promouvoir en premier lieu la densification et la mixité dans la ville tout en respectant les spécificités des contextes urbains et l'identité des lieux. La densité doit se concentrer prioritairement sur les zones desservies en TCS...



Limitier l'extension urbaine aux territoires de développement identifiés par le SCOT sous forme de Pixels: ces territoires s'inscrivent dans les objectifs d'équilibre du développement, de polarisation de l'accueil, de mixité fonctionnelle, de maîtrise de l'étalement urbain.

Les capacités foncières en extension urbaines sont localisées de façon schématique par des pixels dont chacun représente une potentialité brute de 9 ha. Le pixel ne donne pas le détail du parcellaire concerné, mais constitue un point d'ancrage du développement futur et définit une vocation (mixte ou économique) du territoire.

Le SCOT permet une certaine souplesse dans l'utilisation des pixels par des mécanismes encadrés : les déplacements de pixels, les transferts de potentialité, le fractionnement au quart

A l'échelle de Toulouse Métropole le SCOT dénombre 344 pixels mixtes et 107,5 pixels économiques

→ **Compatibilité du PADD**

L'analyse des possibilités de mutation de l'espace bâti et des besoins de consommation foncière ainsi que l'impératif de protection des espaces naturels et agricoles à enjeu, aboutissant au scénario de modération de consommation foncière, ont amené le projet de territoire à souligner **la nécessité de produire la ville dans une approche durable et frugale.**

Dès lors, le PADD **priorise l'accueil d'habitants et d'emplois par la poursuite du développement de la ville sur elle-même déjà à l'œuvre, en cohérence avec le niveau de desserte des transports en commun structurant et en s'appuyant sur les centralités les mieux équipées.**

Ces éléments constituant l'ossature générale du projet sont déclinés dans la partie « thème et territoire » autour de deux fiches : « développement urbain – privilégier le développement de la ville sur elle-même » et « centralités de proximité – faire de la proximité un élément essentiel du cadre de vie ».

Ces deux principes ayant pour critère commun le niveau de desserte en transport en commun, **la superposition des deux cartes thématiques produites permet d'identifier les territoires d'accueil des habitants et des emplois :**

- niveau de desserte par un réseau de transports en commun structurant avec périmètre d'influence selon le mode,
- bonne offre de services,
- évitement des secteurs touchés par de fortes contraintes (risques, réservoirs de biodiversités...).

De fait, cette identification se porte sur les centralités de proximité. Elles sont au nombre de 150, caractérisées par une véritable mixité fonctionnelle. Le PADD se fixe comme principe d'y prioriser l'accueil des populations et de permettre les conditions pour plus de densité tout en portant une attention particulière à l'identité propre à chaque quartier.

Outre le développement de la ville sur elle-même, le PADD encadre les possibilités d'extension urbaine en indiquant les critères de desserte, de protection des espaces naturels et agricoles, de limitation d'exposition à des risques ou nuisances à prendre en compte.

→ **Compatibilité de la traduction réglementaire**

→ **Concernant l'urbanisation au sein des espaces urbanisés et libres d'occupation en milieu urbain (P46, P47)**

Dans le respect des orientations fortes inscrites au PADD, le PLUi-H intègre des mesures précises visant à favoriser le développement de la ville sur elle-même dans les espaces urbanisés comme dans les espaces libres d'occupation en milieu urbain, sous réserve de respecter les critères relatifs à la mobilisation ou pas de pixels dans les zones urbaines. Pour ce faire, les espaces identifiés comme privilégiés pour l'accueil d'habitants et d'emplois au regard des critères énoncés par le PADD et confirmés par le POA sont soit couverts par des OAP permettant d'encadrer de manière qualitative leur mutation et leur densification (Livret 1_C_Partie 3_IV), soit concernés par un règlement assurant l'optimisation de l'occupation du sol dans le respect de la qualité du cadre de vie (Livret 1_C_Partie 3_V) (R56, P54).

→ **Concernant les extensions urbaines représentées par des pixels**

Ces mesures visant à favoriser l'intensification de la ville constituée sont en outre complétées par une attention particulière portée à l'extension urbaine. D'une part, l'extension urbaine n'est entérinée qu'après analyse des besoins fonciers, eu égard aux objectifs d'accueil, et au potentiel en mutation/intensification urbaine. D'autre part, l'extension urbaine est localisée selon les critères définis au PADD et dans le respect des prescriptions et recommandations du SCOT sur le sujet :

- Les extensions urbaines inscrites au PLUi-H (zones AU ouvertes et fermées) sont localisées sur des territoires couverts par des pixels et dans la limite des potentialités offertes par ceux-ci. Lorsque la mobilisation de pixels situés ailleurs sur le territoire communal est nécessaire, cette mobilisation est détaillée dans le paragraphe dédié, ci-dessous. Dans tous les cas, les extensions urbaines sont assurées en continuité urbaine et ne portent pas atteinte aux espaces agricoles ou naturels protégés du SCOT, traduisent les vocations identifiées par les pixels concernés et respectent les orientations de cohérence urbanisme/transport du SCOT (P48, P49).

- Lorsque les extensions urbaines inscrites au PLUi-H (zones AU ouvertes et fermées) nécessitent la mobilisation de pixels situés ailleurs sur le territoire communal pour des raisons de localisation, de superficie ou de densité, cette mobilisation induit une restitution à la zone agricole ou naturelle des territoires initialement pixellisés. Le PLUi-H a ainsi opéré les fractionnements/ déplacements de pixels ou transferts de potentialités d'accueil suivants (P50, P51, P52) :

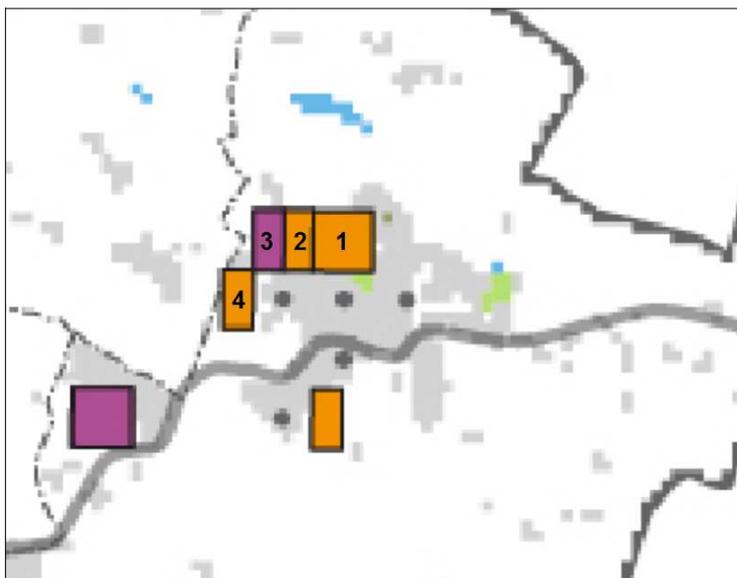
Commune d'Aigrefeuille :

- Chemin de Lafage : Afin de permettre à la commune de poursuivre le développement de son centre-bourg, le PLUi-H projette l'urbanisation future d'un foncier situé le long de la RD94, en continuité immédiate de la tâche urbaine. Son aménagement s'accompagnera de la réalisation d'équipements tels qu'une maison de retraite médicalisée et de terrains à vocation de sports et loisirs, et participera ainsi de la mixité des fonctions du village. Cette zone est fermée à l'urbanisation.

En l'absence de traduction au SCoT de potentialités d'extension urbaine sur ce site, 1/4 du pixel mixte positionné sur la zone à urbaniser fermée existante de Font-Villane sera mobilisé lors de l'ouverture de la zone du chemin de Lafage, dans le cadre d'une procédure d'évolution du PLUi-H ultérieure.

Pour compenser cette réduction d'un quart de son potentiel pixel, la zone à urbaniser fermée de Font-Villane a été réduite d'une surface équivalente.

Commune de Drémil-Lafage :



- **N°1** : Pixel mixte mobilisé et consommé (zone UM7 de Pelinquin).
- **N°2** : Mobilisé à hauteur de 2,6 ha pour accueillir l'opération à dominante d'habitat envisagée dans le cadre de l'OAP du Chemin de Chastel (environ 25 logements). Dans le cadre d'une procédure ultérieure d'évolution du PLUiH, le potentiel restant sera mobilisé pour ouvrir à l'urbanisation la zone limitrophe de Canton classée AUMf.
- **N°3** : Demi pixel économique non mobilisé.
- **N°4** : A l'instar des secteurs de Canton et du Chemin de Chastel, l'urbanisation ultérieure du site de Labourdette 2 situé le long de la RD66d, en continuité immédiate de la tâche urbaine, s'inscrira dans une logique de développement de la commune vers le nord-ouest du village et nécessitera de mobiliser une partie de ce 1/2 pixel mixte. L'ouverture à l'urbanisation de cette zone classée AUMf sera permise lors d'une procédure ultérieure d'évolution du PLUiH via l'utilisation des souplesses pixel (mobilisation au 1/4).

Commune de Fenouillet :

- Le Bocage : Afin de permettre à la commune de poursuivre son développement sur une des seules zones non touchées par le Plan des risques Inondation, le PLUi-H projette l'urbanisation d'un foncier d'environ 1 ha situé le long du chemin du bocage, en continuité immédiate de la tâche urbaine.

En l'absence de traduction au SCoT de potentialités d'extension urbaine sur ce site, 1/4 d'un pixel mixte positionné sur la zone de Piquepeyre d'un potentiel global de 5 pixels est mobilisé pour cette ouverture.

Pour compenser cette réduction d'un quart de pixel potentiel, la zone à urbaniser fermée de Piquepeyre a été réduite d'une surface équivalente.

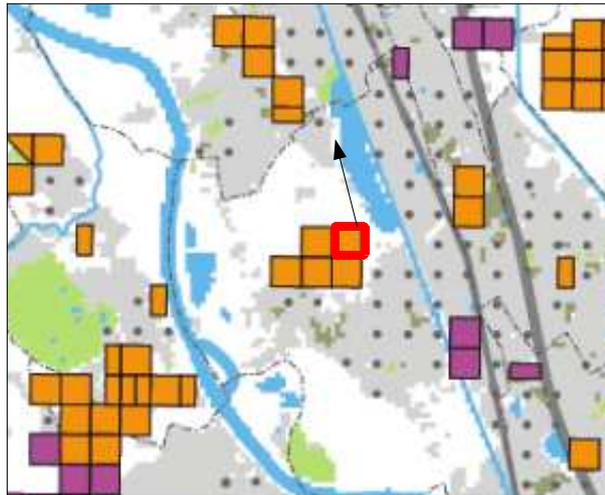


Illustration du fractionnement de pixel au quart

Commune de Pibrac :

- Parc de l'Escalette :

Le Parc de l'Escalette est une ZAC métropolitaine qui a une vocation à dominante économique avec une programmation mixte d'environ 150 logements sur 3,5 ha.

Au regard des nouveaux enjeux opérationnels de cette ZAC et des objectifs de logements aidés fixés, la part dédiée à l'habitat doit être confortée. Aussi, afin de permettre d'atteindre le nouvel objectif à terme d'environ 300 logements, il est nécessaire d'opérer un déplacement d'un demi pixel mixte (4,5 ha en provenance de Montplaisir/Fondes) correspondant à cette nouvelle programmation.

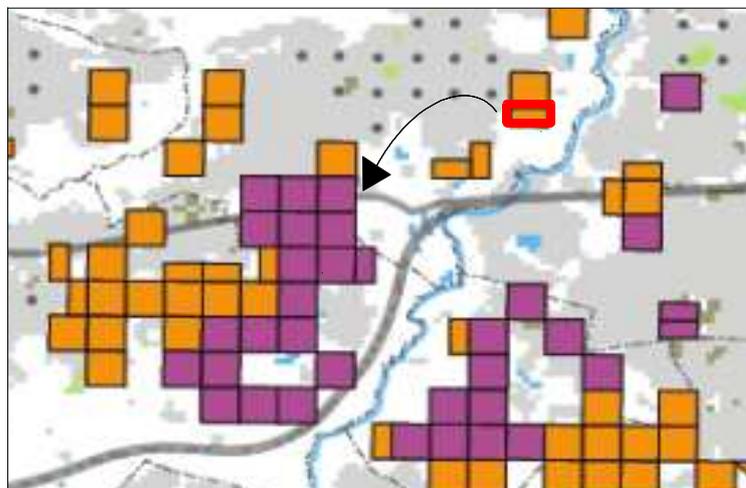


Illustration du déplacement de pixel

- Futur Eco-quartier de Coustayrac :

Le nouveau projet d'éco-quartier de Coustayrac : environ 6 ha en zone AU ouverte et 5,3 ha en zone UIC, s'accompagne aussi d'une OAP avec, comme composantes, des logements, bureaux, commerces, équipements sportifs et de loisirs, ... Ce secteur d'extension est couvert par 1 pixel à vocation mixte (car 1/2 pixel mixte déplacé) auquel il est nécessaire d'ajouter 1/2 pixel à vocation économique de manière à répondre au besoin de la programmation.

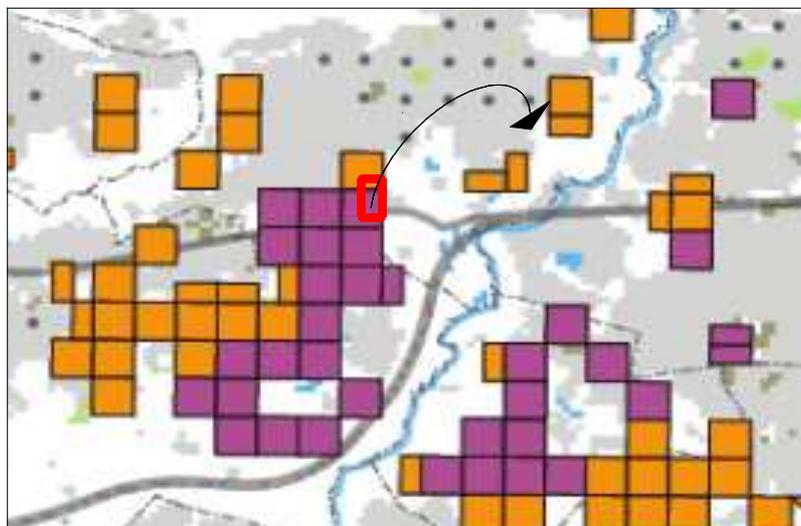


Illustration du déplacement de pixel

Commune de Saint-Orens de Gameville :

- Bousquet 2 :

Le Domaine du Bousquet et le site de la Pradelle ont fait l'objet dans le cadre du PLU communal de Saint-Orens d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation afin, notamment, d'anticiper l'impact sur le développement à plus long terme lié à l'arrivée du métro sur la commune limitrophe de Labège.

Dans la continuité de cette première phase du projet, le PLUi-H affiche une seconde phase en partie sud du secteur du Bousquet en inscrivant en continuité urbaine une zone à urbaniser fermée (AUMf) d'environ 4,3 ha.

Le secteur pourra être ouvert à l'urbanisation dans le cadre d'une procédure ultérieure après déplacement d'1/2 pixel mixte situé sur le secteur Albigès-Viguerie, le classement dudit secteur en zone urbaine (UIC) et à urbaniser (AUM) au PLUi-H n'ayant mobilisé qu'une partie des pixels mixtes présents sur le site.

Commune de Quint-Fonsegrives :

- Hameau de Quint : le hameau de Quint bénéficie de deux 1/2 pixels localisés au sud de la route de Castres (RD826), à l'est et à l'ouest de l'urbanisation existante. Le potentiel en extension d'un demi-pixel a été mobilisé lors de la révision du POS en PLU (2007). Pour permettre d'ouvrir à l'urbanisation plusieurs parcelles, le fractionnement d'un 1/4 de pixel est nécessaire. Ce potentiel d'accueil est mobilisé au nord du chemin des Tourettes, entre le chemin des Fontaines et le Chemin des Rosiers en continuité de l'urbanisation existante, soit une extension de la zone urbaine de 2,3 ha dans le cadre du PLUiH.

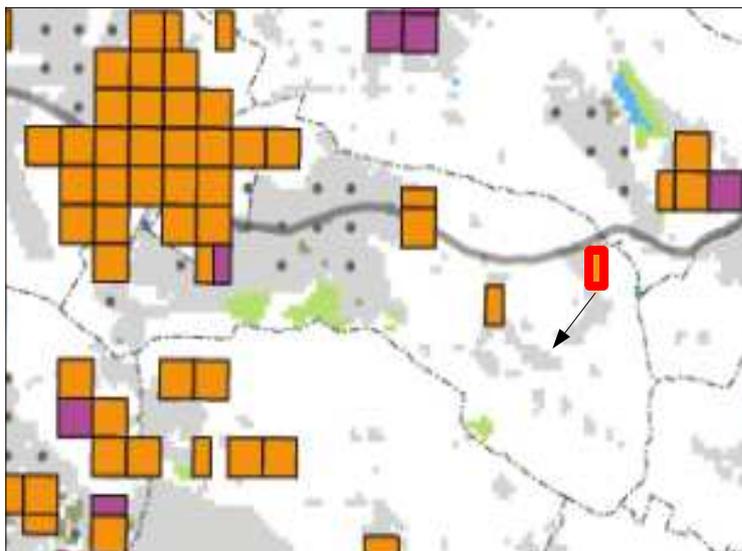
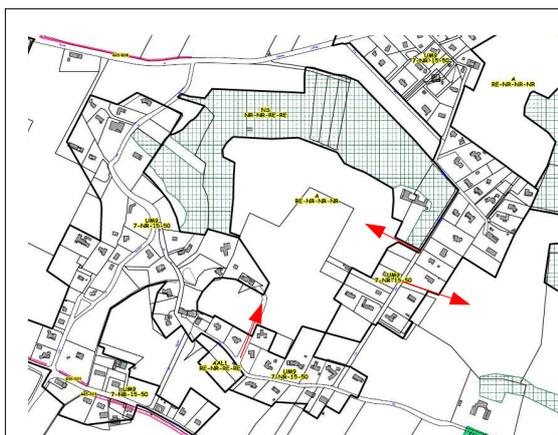


Illustration du fractionnement de pixel au quart

En outre, ce déplacement ne porte pas atteinte à la bonne exploitabilité agricole des secteurs voisins puisque ceux-ci restent accessibles (R2).



Extrait DGR 3C1



Extrait du SCoT

L'ACCUEIL DES HABITANTS : RENFORCER ET DIVERSIFIER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS. Il s'agit d'organiser l'accès au logement pour tous de manière équitable sur les territoires à hauteur de leurs possibilités

S
C
O
T

Renforcer la production de logements

Le territoire de Toulouse Métropole doit atteindre une production de **6460 à 7550 logements par an**. Cette production doit se faire prioritairement dans la ville intense et de manière polarisée dans les territoires de développement mesuré.

Diversifier la production de logements

Il s'agit de répondre à la diversité des attentes résidentielles, de pallier au déficit de l'offre actuelle de logements abordables et d'en assurer une meilleure répartition sur le territoire, tout en assurant la mixité fonctionnelle au sein des tissus urbains denses. Plusieurs leviers à mettre en œuvre :

- fixer des objectifs de production de logements sociaux et de diversité sociale,
- atteindre un parc locatif social d'au moins **20 %** à l'horizon 2030,
- prioriser l'accueil dans les secteurs équipés ou **desservis par les transports en commun**,
- renforcer l'offre locative très sociale.

Promouvoir une densification et une mixité dans la ville ; établir les règles d'un développement urbain maîtrisé et économe en foncier :

Densités recommandées par le SCOT

Territoires mixtes	Densités indivi- dus/Ha*	Nombre de logts/Ha	Nombre emplois/ Ha	Mode	Zone d'influence
Cœur d'agglo (CA)	200	70	45	Tous modes	
Ville intense (hors CA)	200	70	45	Métro	600m
				Tram	500m
	140	50	30	Gares	600m
				Autres TC perfor- mants	400m
	100	35	20	Autres territoires de la ville intense	
Développement mesuré	55	15	10	Pôles de services et noyaux villageois	
	30	10	-	Hors pôles de services et noyaux villageois	

*Habitants + emplois ; densités moyennes

P
L
U
i
H

→ Compatibilité du PADD

L'attractivité de la Métropole et son dynamisme démographique endogène imposent de créer les conditions d'accueil de 150 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030. Cette donnée, couplée à la tendance de denserement des ménages, conduit **le PADD à fixer un objectif de production annuel de 6500 à 7500 de logements**.

Le PLUi-H pose le principe d'une **répartition équilibrée** de la production de logements neufs, avec un effort porté pour **moitié sur la ville centre et pour moitié sur les autres communes** de la Métropole.

Comme vu précédemment le PADD cible prioritairement cette production dans les **secteurs privilégiés de développement et d'intensification (centralités de proximité, secteurs de cohérence urbanisme/transport) et ce en cohérence avec les densités recommandées par le SCOT**. Le projet prône également la créativité architecturale, la recherche de formes urbaines variées et bien insérées dans l'existant, de façon à ce que cette nouvelle offre puisse apporter une réponse à la diversité des attentes et des parcours résidentiels.

A l'intérieur de cette production globale, le PLUi-H s'engage de manière particulièrement volontariste afin d'apporter une réponse solidaire à l'exigence de diversité sociale en affichant un **objectif métropolitain de 35 % minimum de logements locatifs aidés**. Pour autant le projet cherche à moduler cet objectif en fonction des contextes de façon à poursuivre un **rééquilibrage progressif et une plus grande mixité d'habitat** dans les quartiers toulousains et les communes périphériques : seuils ou taux de logements sociaux différenciés en fonction des communes et de l'effort de rattrapage, taux réduit en secteur politique de la ville et aux abords...

→ **Compatibilité de la traduction réglementaire**

Outre les dispositions concernant la production de logements et sa diversification, essentiellement détaillées dans le paragraphe ci-dessous « Compatibilité du POA », le PLUi-H intègre les mesures suivantes afin de traduire les orientations du PADD, en cohérence avec le SCOT :

→ **Concernant la mixité fonctionnelle**

- La majorité des zones urbaines du PLUi-H sont des zones urbaines mixtes (UM ou UP), permettant l'accueil d'une diversité de fonctions. En effet ne sont strictement interdites que les exploitations agricoles et forestières, les industries, les entrepôts et les activités nouvelles nuisantes incompatibles avec la vie du quartier.
- La vocation des zones à urbaniser ouvertes au PLUi-H s'inscrit en cohérence avec la vocation définie par le SCOT. Ainsi, les zones à urbaniser couvertes par un pixel mixte, nécessitant de ne pas accueillir plus de 50 % du foncier dédié à l'économique, sont classées soit en zone AUM/AUP, permettant d'accueillir une mixité fonctionnelle sur chaque zone prise isolément, soit en partie en zone AUA, permettant de garantir la mixité fonctionnelle à l'échelle de plusieurs zones AU couvertes par des pixels contigus (P53).
- La vocation des zones à urbaniser fermées au PLUi-H peut être soit d'ores et déjà affichée dans le nom de la zone (AUMf ou AUAf), dans le respect de la vocation identifiée par les pixels concernés au SCOT, soit non encore déterminée (AUf) et dans ce cas à définir lors de l'ouverture à l'urbanisation de la zone, dans le respect du SCOT

→ **Concernant la capacité d'accueil renforcée dans les zones d'influence des transports en commun (P56)**

Les secteurs privilégiés de développement et d'intensification inscrits au PADD s'appuient sur la présence de centralités de proximité et de cohérence urbanisme/transports. Les travaux sur le POA puis la traduction réglementaire se sont attachés à permettre une intensification de ces secteurs, en cohérence avec les densités recommandées du SCOT.

En outre, afin d'assurer ces capacités d'accueil à proximité des transports en commun, le PLUi-H a instauré un seuil minimal de densité sur les périmètres d'influence déterminés au regard de la qualité et de l'efficacité de la desserte. Dans ces secteurs, si les règles du PLUi-H permettent d'atteindre les densités recommandées du SCOT, le seuil minimal de densité en garantit la réalisation.

→ **Concernant la compatibilité par rapport aux densités recommandées du SCOT**

- Le corpus de règles auxquelles sont soumises les zones urbaines mixtes permet d'atteindre les densités recommandées du SCOT, dans chaque typologie de territoire définie au SCOT, à savoir : cœur d'agglomération, ville intense et développement mesuré, en lien avec les zones d'influence de transport en commun. Cela a été vérifié par des faisabilités réalisées sur différents types de parcelles et de contextes urbains. (R71)

- Toutefois, l'échelle de travail du PLUi-H, nécessairement plus fine que celle du SCOT, amène à considérer les règles du PLUi-H au regard du contexte urbain, foncier, paysager, patrimonial et végétal à la parcelle. Ainsi, ponctuellement, à l'échelle d'une parcelle ou d'un îlot, les densités pourraient être différentes de celles recommandées au SCOT en raison d'un contexte particulier, et rester toutefois compatibles avec le SCOT à une échelle plus large.

→ **Concernant les zones d'extension urbaine**

Les zones d'extension urbaines du PLUi-H ont été délimitées au regard de l'ensemble des critères définis dans le PADD garantissant la compatibilité avec le SCOT et au regard des prescriptions relatives aux pixels (localisation, potentiel, densités, vocation), à la cohérence urbanisme/transports, à la continuité urbaine et à la prise en compte des enjeux agricoles et environnementaux (P57, P58, P64, P65).

→ **Compatibilité du POA**

→ **Concernant les objectifs de production de logements**

En réponse à l'évolution démographique de la métropole, le volet orientations du POA vise une production annuelle de 7000 logements en moyenne. Cet objectif retenu pour la période 2020-2025 est en cohérence avec les hypothèses du SCOT et en continuité avec le niveau de production observé dans les périodes précédentes, à savoir en moyenne 7165 logements commencés par an entre 2012 et 2016.

Cette production sera répartie à hauteur de 50 % pour la ville de Toulouse et 50 % pour les 36 autres communes de la métropole (P55).

La répartition des 50 % de la production de logements pour les communes hors Toulouse a été effectuée au regard de quatre critères principaux :

- la part relative des secteurs privilégiés de développement sur la tache urbanisée des communes,
- la superficie de ces secteurs privilégiés de développement,
- l'existence ou la temporalité de la programmation du réseau de transports en commun structurant (métro, tramway, linéo, bus en site propre, optimo),
- le niveau de population des communes.

→ **Concernant la répartition des logements locatifs sociaux (LLS)**

Conformément au projet développé dans le PADD, et afin de maintenir la dynamique soutenue de livraison de logements locatifs sociaux engagée depuis plusieurs années, la feuille de route métropolitaine du POA prévoit la production de 35 % minimum de logements locatifs sociaux (soit 2 450 minimum sur une production annuelle de 7 000 logements), avec la répartition suivante :

- 30% minimum de logement locatif très social (PLAI Ressources), soit 735 logements (P62, R68),
- 55% de logement locatif social « classique » (PLUS), soit 1 365 logements,
- 15% de logement locatif de type PLS, soit 350 logements.

Cet objectif combine d'une part l'ambition de respecter la loi en poursuivant la dynamique engagée par l'ensemble des communes et d'autre part la volonté affirmée d'un projet urbain métropolitain portant un développement de l'habitat équilibré en cohérence avec le niveau de services offert aux habitants (équipements, commerces, transports en commun performants) et notamment aux locataires du parc public, pour qui ces services de proximité sont indispensables. Les communes s'engagent ainsi à rattraper leur retard, en respect des objectifs fixés de manière triennale par l'État (2020-2022 et 2023-2025).

Outre le rattrapage du nombre de logements sociaux manquants, et afin de ne pas creuser l'écart entre le nombre de résidences principales et le nombre de logements sociaux, les communes de plus de 3 500 habitants et celles qui se rapprochent de ce seuil, doivent prendre en compte l'accompagnement de la croissance globale de leur parc de logements, sur l'ensemble des périodes triennales jusqu'en 2025 (P61).

Pour atteindre cet objectif de production de LLS, les communes disposent, outre les financements et garanties d'emprunt définis dans le cadre de la délégation des aides à la pierre, d'outils fonciers développés dans le POA (ZAC, veille immobilière et droit de préemption, subventions et décotes foncières, EPFL, utilisation des pénalités SRU,...) et d'outils réglementaires tels que les secteurs à pourcentage de logements et emplacements réservés pour le logement, développés dans le règlement et les OAP.

L'objectif global est décliné en fonction de groupes de communes définis en fonction des critères exposés ci-dessus. Quatre groupes de communes sont ainsi définis (R66, R67) :

- La ville de Toulouse : 50 % de la production globale de logements dont 35 % de logements locatifs sociaux;
- Le groupe 1 (10 communes), comprenant les communes de Aucamville, Balma, Beauzelle, Blagnac, Colomiers, Cugnaux, L'Union, Saint-Alban, Saint-Orens-de-Gameville et Tournefeuille, avec un objectif de 30 % de la production globale;
- Le groupe 2 (7 communes), comprenant les communes de Castelginest, Launaguet, Pibrac, Quint-Fonsegrives, Saint-Jean, Saint-Jory et Villeneuve-Tolosane, avec un objectif de 10% de la production globale;
- Le groupe 3 (19 communes) : comprenant les communes de Aigrefeuille, Aussonne, Beaupuy, Brax, Bruguières, Comebarrieu, Drémil-Lafage, Fenouillet, Flourens, Fonbeauzard, Gagnac-sur-Garonne, Gratentour, Lespinasse, Mondonville, Mondouzil, Mons, Montrabé, Pin-Balma et Seilh, avec un objectif de 10% de la production globale.

Toutes les communes de la métropole, qu'elles soient assujetties ou non à la loi SRU participent, selon leurs capacités, à l'effort de production de logements locatifs sociaux (R65a).

→ Concernant l'offre de logements locatifs sociaux

Afin de permettre une liberté des parcours résidentiels et une prise en compte des besoins spécifiques des populations aux différentes étapes de la vie, le POA met en place des actions ciblées concernant notamment :

- l'accès des jeunes au logement en soutenant la réalisation de nouvelles résidences à loyer modéré, la mise à niveau et l'optimisation de la gestion des cités universitaires existantes. Le POA développe notamment, dans le cadre d'un partenariat avec l'ensemble des acteurs concernés, des actions de nature à permettre l'accès à un logement autonome à des étudiants et jeunes en début de parcours professionnel ; développer des formules de logement pour des courts séjours afin de répondre aux enjeux de mobilité ; soutenir les projets et les formules innovantes, en alternative aux résidences dédiées, telles que la colocation ou les « foyers soleil ».
- la prise en compte des besoins et des attentes des seniors et des personnes en situation de handicaps en développant des actions visant à approfondir la connaissance des besoins et de l'offre dédiée et mettre en relation cette offre avec la demande, dans le cadre de la Conférence Intercommunale du Logement ; prendre en compte le vieillissement de la population et les différents types de handicaps dans la production de logements pour permettre un meilleur accès au logement ; permettre aux seniors et personnes en situation de handicap de vivre et vieillir dans de bonnes conditions en adaptant le parc existant pour favoriser l'accès et le maintien à domicile ; lutter contre l'isolement social et favoriser les liens intergénérationnels ; renforcer les partenariats avec le réseau associatif (R70).

**P
L
U
i
H**

le développement et l'amélioration des conditions d'accueil et les parcours des gens du voyage en s'inscrivant dans les orientations du Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage. Aussi le POA préconise l'aménagement et l'organisation de la gestion de deux aires de grand passage, permettant un stationnement des gens du voyage dans des conditions décentes à l'occasion des grands rassemblements, et avec le souci partagé des communes d'éviter des installations illicites, sources de difficultés de coexistence avec les populations locales ; l'aménagement et l'organisation de la gestion des aires d'accueil, avec notamment la réalisation de nouvelles aires d'accueil dans les communes de plus de 5000 habitants qui en sont dépourvues ; la proposition de solutions d'habitat répondant aux besoins des gens du voyage sédentarisés ou en voie de sédentarisation, au travers de la réhabilitation de l'habitat existant dédié, du développement d'un habitat adapté et de terrains familiaux (R70).

**P
O
L
A
R
I
S
E
R**

L'ACCUEIL DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE : MIXITÉ FONCTIONNELLE, COMPÉTITIVITÉ, HIÉRARCHISATION DES POLARITÉS, DENSIFICATION DES ZONES ÉCONOMIQUES. Objectif de maintien pour 2030 de l'équilibre actuel de 1 emploi pour 2,2 habitants¹. Dans cette perspective l'émergence de filières de diversification des activités et des emplois doit être favorisée. De plus, en cohérence avec les autres orientations du SCOT, il convient d'optimiser le foncier à vocation économique et de hiérarchiser les grands sites d'activités dans une logique de polarisation.

**S
C
O
T**

Relever le défi de compétitivité, d'équipement et d'équilibre du territoire

Organiser le territoire pour rapprocher habitants et emplois

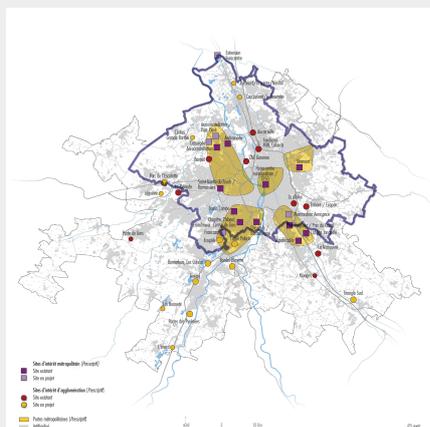
- accompagnement par le projet d'aménagement des politiques économiques et sectorielles à vocation métropolitaine,
- maintien de l'équilibre entre habitants et offres d'emplois (prévoir, à l'échelle du SCoT, des **capacités d'accueil pour 100 000 à 150 000 emplois supplémentaires** à l'horizon 2030), soit à l'échelle du SCoT GAT un ratio de 1 emploi pour 1,9 habitants sur la période 2008-2030 et ramené à l'échelle de Toulouse Métropole un ratio de 1,7 habitants pour 1 emploi,
- attention particulière sur l'**impact paysager** des espaces d'activités.

Accueillir préférentiellement le développement économique dans les quartiers mixtes

Dans ces quartiers, objectif d'accueil global de deux tiers des emplois supplémentaires à l'horizon 2030. Pour atteindre l'objectif :

- faire évoluer les produits mis sur le marché : compacité, mixité des usages, qualité environnementale et énergétique des bâtiments,
- répondre à une demande diversifiée des entreprises.

Proposer une offre dédiée sur des polarités économiques hiérarchisées



Quatre types de sites sont définis :

- les sites d'intérêt métropolitains : localisés dans les Portes Métropolitaines (activités économiques majeures, à fortes valeurs économique et tertiaire). Cahier des charges d'aménagement et d'équipement ambitieux en tant que « vitrine » de la Métropole ;
- les sites d'intérêt d'agglomération (vocation de garantir une répartition plus équilibrée des activités et emplois) ;
- sites d'intérêt local (besoins de proximité des communes) ;
- les sites logistiques.

1- A partir de 2004, le nouveau recensement de la population élargit le concept d'activité pour se rapprocher de celui du Bureau International du Travail. La conséquence directe de ce changement est la comptabilisation désormais dans l'emploi de personnes qui n'étaient pas prises en compte dans les précédents recensements. En particulier, toutes celles qui occupent un emploi occasionnel ou de très courte durée. Le nouveau recensement couvre ainsi mieux les situations mixtes ou intermédiaires telles que celles des étudiants exerçant un « petit boulot » ou des retraités continuant à avoir une activité réduite.

Cet élargissement de concept impacte de fait les statistiques du recensement sur l'emploi et notamment, le ratio habitant/emploi, qui est un repère essentiel dans la plupart des schémas d'aménagement du territoire. Dans le SCoT de la grande agglomération toulousaine, le ratio est ainsi passé de 2,19 habitants pour 1 emploi en 1999 (ancien recensement) à 1,90 en 2008 et 1,91 en 2014 (nouveaux recensements). L'amélioration du ratio est liée, pour partie, à la performance économique du territoire mais il est surtout la conséquence de l'évolution de concept dans le recensement. Sur Toulouse Métropole, le même ratio passe de 1,95 en 1999 à 1,70 en 2008 et 1,69 en 2014.

	<p>Toulouse Métropole est concernée par les 5 portes identifiées au SCoT :</p> <ul style="list-style-type: none"> → la Porte Internationale : renforcement du pôle aéronautique → la « Porte de Lyon » : bien desservie en TC performant, le SCoT l'identifie à la fois comme secteur de renouvellement urbain et de développement avec la nécessité d'engager un projet d'aménagement global → la « Porte Méditerranée » : le SCOT prescrit un renouvellement des zones d'activités en continuité du projet Toulouse Aérospace → la « Porte d'Espagne », le SCOT préconise l'accompagnement de grands projets de renouvellement urbain en continuité de l'Oncopole → la « Porte de l'Europe » : grand projet urbain de rayonnement européen en accompagnement de la LGV. <p>Promouvoir la densification des territoires dédiés à l'économie en extension comme en renouvellement</p> <ul style="list-style-type: none"> → Intensifier les zones d'activités existantes et maîtriser l'ouverture des nouvelles zones dédiées à l'activité économique identifiée par le SCOT : renouvellement et requalification des sites d'activités existants pour les faire évoluer vers des activités plus denses en emplois.
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">PLUi-H</p>	<p>→ Compatibilité du PADD</p> <p>Le diagnostic du territoire fait apparaître que Toulouse Métropole doit être en capacité d'accueillir entre 5000 et 6000 emplois par an. Aussi en fonction des évolutions démographiques observées le ratio habitant/emploi devrait être, à l'horizon 2030 compris entre 1,6 et 1,7, ce que l'observation du PLUi-H permettra d'affiner. Les éléments posés dans le PLUi-H puisent leur source dans le travail mené de façon itérative avec le Schéma d'Orientation des Territoires de l'Économie qui a proposé une vision prospective à 15 ans de l'offre foncière et immobilière à destination des entreprises sur le territoire de la Métropole et fait état d'une nécessaire confortation de l'offre foncière existante et d'un besoin en extension d'environ 350 ha sur la période du PLUi-H.</p> <p>Pour se contenir à cet objectif de consommation foncière dédiée à l'économie, le PADD pose, dans sa partie « Socle », l'objectif de garantir l'équilibre du développement économique sur le territoire, en structurant l'offre et en recherchant l'optimisation des sites. Il propose à cette fin plusieurs leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - avoir une politique de valorisation foncière afin de pérenniser les entreprises locales, - pallier au morcellement de l'offre par le biais d'une logique de développement organisée autour de 18 territoires économiques identifiés en en définissant les vocations dominantes. Le PADD met en lumière deux natures de sites : les sites d'enjeux prioritaires pour le renouvellement urbain (processus de démolition/reconstruction) et ceux pour la requalification des activités (lisibilité, insertion urbaine et paysagère). Ces sites sont identifiés dans la fiche « thème et territoire – développement urbain » et correspondent pour partie aux portes métropolitaine et entrée de ville, - structurer l'offre diffuse, - mettre en place une politique foncière offensive, - densifier les sites les mieux desservis par les transports collectifs, - favoriser la mixité fonctionnelle, notamment dans les centralités identifiées dans la partie « thèmes et territoires – centralités de proximité » (47% des emplois se situant hors des zones d'activités), - travailler sur l'insertion urbaine et paysagère des sites. <p>→ Compatibilité de la traduction réglementaire</p> <p>→ Concernant les zones d'activités économiques</p> <p>Dans le cadre du PLUiH, un diagnostic des zones économiques de la Métropole a été fait pour mettre en évidence le foncier libre à destination des activités économiques.</p>

En parallèle, la collectivité a élaboré un Schéma d'Orientation des Territoires de l'Économie (SOTE) qui s'appuie sur une large concertation avec les professionnels de l'immobilier, les partenaires économiques et les communes pour proposer une vision prospective à 15 ans de l'offre foncière et immobilière à destination des entreprises sur le territoire de la Métropole.

Ce document inclus aussi bien les espaces à forte concentration d'emplois que les zones à dominante résidentielle, elles aussi essentielles au développement de l'économie de proximité.

Le PLUiH a essayé de répondre tant aux besoins immédiats du SOTE par le maintien, l'extension et la création de zones d'activités ouvertes UA et AUA, qu'aux besoins à moyen et long terme en ciblant le positionnement des zones fermées à destination de l'économie AUAf. Pour porter les ambitions du SOTE qui a pour but de consolider et développer l'attractivité économique du territoire métropolitain, le PLUiH a harmonisé le règlement des zones économiques afin de permettre une certaine agilité pour l'accueil ou le développement des entreprises et créer les conditions permettant une optimisation des droits à construire sur les zones d'activités. Cela a pour but de simplifier l'accueil des entreprises désireuses de s'implanter dans la Métropole et de faciliter le développement de celles in situ, dans un objectif d'équilibre habitants/emplois (R74, P67).

Ainsi, les zones à destination d'activités sont réparties en 3 grandes familles, en fonction de leurs destinations et sous destinations prévues aux articles R151-21 et R151-28 du Code de l'urbanisme.

- Les zones pluriactivités, où toutes les sous-destinations relatives aux commerces et activités de service (artisanat et commerce de détail, restauration, commerce de gros, activités de services ou s'effectue l'accueil d'une clientèle, hébergement hôtelier et touristique, cinéma) et toutes les sous-destinations en lien avec les autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire (industrie, entrepôt, bureau, centre de congrès et d'exposition) sont autorisées avec une variante pour l'accueil ou non de l'agriculture.
- Les zones dédiées à l'activité en lien avec le secteur de l'aéronautique.
- Les zones spécifiques, sont des zones où le choix des sous-destinations est ciblé et réduit.

Les OAP dédiées à recevoir uniquement des activités économiques, comme celles mixtes avec un secteur à dominante économique affichent une programmation pour l'accueil des activités et pour la réalisation d'équipements correspondants. De plus, elles peuvent cibler les destinations et sous-destinations souhaitées dans les secteurs économiques.

A travers le PLUiH, il a été souhaité de conforter ou d'accompagner la création de centralités permettant de répondre aux besoins de la population existante et à venir. Lieux de diversité fonctionnelle et supports de lien social, ces centralités sont vouées à accueillir des équipements publics ou d'intérêt collectif, et proposer une offre de commerces et de services de proximité aux abords de futurs espaces publics ou le long d'axes structurants (P66, R76).

→ Concernant les activités hôtelières

Dans l'optique d'accroître la compétitivité de Toulouse Métropole dans le domaine de l'hébergement touristique, et d'encourager l'émergence d'une offre adaptée à la demande dans les secteurs les plus appropriés, l'élaboration d'un Schéma Directeur de Développement des Hébergements Marchands (SDDHM) a été lancé début 2017 à l'échelle de la Métropole (R80), et approuvé en février 2018. Ce projet est l'une des actions préconisées par le Schéma Directeur du Tourisme.

Document prospective à horizon 2018-2025, le schéma permettra de fixer des orientations stratégiques afin d'anticiper et d'orienter les évolutions du parc d'hébergement métropolitain à la lumière des tendances lourdes des flux de voyageurs observés sur le territoire et de la création d'une nouvelle offre touristique à venir : construction du PEX, aménagement du Grand Parc Garonne, les projets de transports structurants tels que la 3^e ligne de métro, LGV ou encore des projets urbains emblématiques à l'instar de Toulouse Aérospace et Toulouse Euro Sud-Ouest, ...

Dans le cadre d'une procédure ultérieure d'évolution du PLUi-H, des outils réglementaires pourront être mis en place afin de traduire les orientations stratégiques du schéma via par exemple des règles d'objectif ou une spatialisation des espaces potentiels de développement prioritaires à l'image du travail réalisé sur le commerce et les activités de services.

→ **Compatibilité du POA**

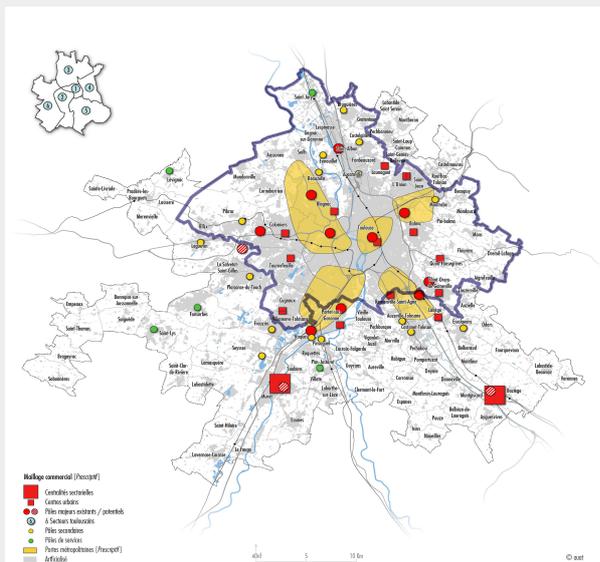
Tout au long de la démarche d'identification du potentiel foncier mobilisable pour permettre aux communes d'atteindre leurs objectifs de production de logements, une attention toute particulière a été portée sur la préservation des fonciers à vocation économique. En effet, malgré les nombreuses possibilités de mutation (activité vers du logement), la volonté de pérenniser les capacités foncières nécessaires pour répondre aux besoins liés au développement économique est traduite dans le POA, à travers la territorialisation des objectifs de production du logement.

**P
O
L
A
R
I
S
E
R**

IMPLANTATION DES ACTIVITÉS COMMERCIALES : FAVORISER UNE MIXITÉ FONCTIONNELLE HIÉRARCHISÉE ET POLARISÉE AU SEIN DES CENTRALITÉS DE FAÇON A STRUCTURER L'ARMATURE COMMERCIALE EN LIEN AVEC LA HIÉRARCHIE URBAINE

**S
C
O
T**

Polariser la fonction commerciale au sein de centralités denses et assurer un aménagement commercial équilibré

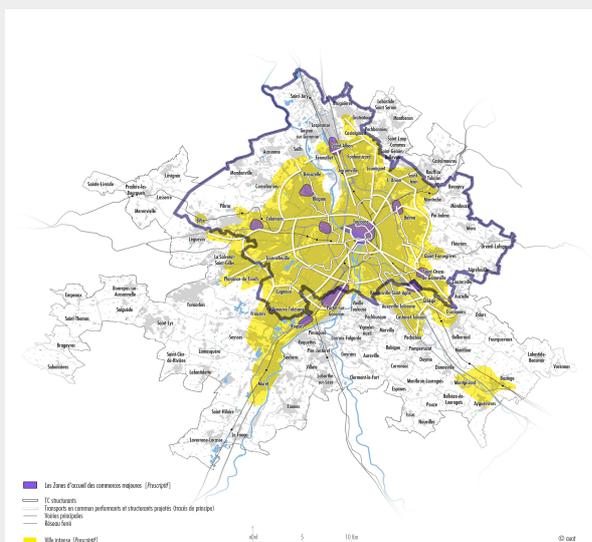


La recherche de polarisation doit se faire en combinant deux entrées : l'échelle du pôle commercial et l'échelle de la commune (4 niveaux de rayonnement commercial). Cette polarisation doit répondre à une juste répartition de l'offre en tant que service à la population et objet urbain générateur de flux. Les surfaces commerciales autorisées sont fonctions du niveau de la commune.

Favoriser la mixité urbaine et l'accessibilité en transports en commun au sein des pôles commerciaux

Afin de tendre vers cet objectif, des majorations de seuil de surfaces (découlant des niveaux de rayonnement) sont possibles pour favoriser la mixité des fonctions et pour les pôles commerciaux bénéficiant d'une desserte en TCSP.

Préserver les ressources foncières par un développement maîtrisé et durable de la fonction commerciale



Limiter l'emprise foncière des pôles majeurs à leur enveloppe actuelle, au sein des Zones d'Accueil de Commerces majeurs ; assurer une territorialisation de l'offre nouvelle en délimitant de nouvelles ZACom conformément aux orientations du SCOT.

Définition des Zones d'Accueil des Commerces (ZACom) selon le SCOT : Périmètres délimités dans les PLU dans lesquels l'implantation des grandes surfaces est autorisée.

→ **Compatibilité du PADD**

Sur le plan commercial le PLUiH vise une amélioration de **l'équilibre entre les grands pôles commerciaux et centre commerciaux de proximité** et ce dans la logique d'optimisation développée dans la PADD. Pour atteindre cet équilibre le projet propose la mise en œuvre de plusieurs actions complémentaires :

- développer une **politique de requalification des grands pôles**, avec une priorité sur les secteurs de friches commerciales notamment en entrée de ville ;
- mettre en place de mesures permettant la **densification et la compacité des zones existantes** afin d'optimiser le foncier ;
- améliorer la **mixité fonctionnelle des tissus urbains**, avec une priorité sur les secteurs les mieux desservis en transport en commun et les centralités, l'atteinte de cette mixité pourra notamment se faire par la promotion de **format de proximité**;
- polariser la fonction commerciale, associée à la mixité, par la mise en place de **zones de commerce et la protection des linéaires commerciaux**.

Ces objectifs sont traduits spatialement dans la partie « thème et territoires » sous l'angle des centralités de proximité dans lesquelles le projet vise à diversifier les fonctions urbaines par le développement ou la confortation des commerces. La partie « développement urbain » permet d'identifier les secteurs d'enjeux prioritaires pour le renouvellement et/ou la requalification des activités économiques et notamment commerciales.

→ **Compatibilité de la traduction réglementaire**

Afin d'être compatible avec la politique en matière d'urbanisme commercial énoncée par le SCoT, le PLUi-H instaure des outils et dispositions réglementaires visant à organiser un développement commercial durable par :

→ le développement maîtrisé de la fonction commerciale

Le SCoT inscrit la préservation des ressources foncières par un développement maîtrisé de la fonction commerciale et sa polarisation comme des objectifs majeurs de son volet commercial.

Le PLUi-H a permis de préciser et compléter à l'échelle locale le maillage commercial établi par le SCoT via la délimitation de « zones préférentielles d'accueil des commerces activités de services » au Document Graphique du Règlement (pièce 3C2) dans lesquelles les commerces et activités de services supérieurs à 500 m² de SP sont autorisés (P78).

Ces périmètres recouvrent l'ensemble des pôles commerciaux présents sur le territoire de Toulouse Métropole, et ce quelque soit leur niveau d'offre : pôles majeurs, pôles intermédiaires, pôles de proximités, ...(P75)

La maîtrise de l'implantation des grandes surfaces commerciales par leur polarisation permettra de veiller à la coexistence de tous les formats (grande distribution et commerces de proximité) (P76).

Afin d'assurer un aménagement commercial équilibré et adapté, le PLUi-H pourra ultérieurement compléter le principe de spatialisation des pôles commerciaux par celui de hiérarchisation, en fonction de leur taille et de leur niveau d'offre.

→ l'affirmation du principe de mixité fonctionnelle en zone urbaine

Hors zones préférentielles d'accueil des commerces et activités de services, le règlement du PLUi-H autorise, dans l'ensemble des zones urbaines de droit commun, les projets à destination de « commerces et activités de services » dans la limite de 500 m² de SP (sauf pour les sous-destinations « commerce de gros » et « hébergement hôtelier et touristique »).

Cette disposition entend répondre aux objectifs suivants :

- en zone urbaine à vocation mixte (UM) : affirmer la volonté de développer un urbanisme de proximité et une économie résidentielle au plus près de la population, mais également préserver et diversifier au sein des quartiers les commerces tout en maîtrisant l'implantation des grandes surfaces commerciales (R84),

- en zone urbaine à vocation d'activités économiques (UA) : limiter la mutation urbaine des zones d'activités économiques en zones d'activités commerciales (R82),
- en zone à vocation générale d'équipements d'intérêt collectif ou de services public (UIC) : permettre le rapprochement des commerces et services liés aux projets d'équipements.

→ la protection de la diversité commerciale

- En cohérence avec l'objectif de mixité urbaine, le PLUi-H délimite des linéaires commerciaux et artisanaux protégés qui visent à préserver la diversité et la vitalité commerciale de certains axes situés en centre ville, dans les faubourgs ou en cœur de quartier (R83, R84) :
 - les linéaires commerciaux et artisanaux « protégé simple », où seule la transformation d'un local commercial en local d'habitation est interdite en rez-de-chaussée,
 - les linéaires commerciaux et artisanaux « à protection renforcée » dans lesquels les dispositions des linéaires simples s'appliquent et auxquelles s'ajoute l'interdiction de certaines activités jugées incompatibles avec la préservation du commerce de proximité,
 - de plus, ces linéaires sont accompagnés d'une disposition réglementaire permettant d'assurer la mixité des fonctions urbaines (« linéaires architecturaux devant assurer la mixité des fonctions urbaines »).

Ainsi le règlement du PLUi-H permet de disposer d'un dispositif de protection du commerce de proximité complémentaire au droit de préemption sur les baux commerciaux.

→ **Compatibilité du POA**

Les choix opérés dans le POA (définition de 3 groupes de communes + Toulouse pour la production de logements) ont notamment été établis sur la base des orientations et de la carte du PADD, partie « thème et territoires » intitulée « privilégier le développement de la ville sur elle-même ». Cette carte est elle-même issue d'un croisement entre plusieurs données dont la présence de centralités, lieux privilégiés du développement commercial de proximité. Par ailleurs, à une échelle plus fine, l'établissement des feuilles de route communales a aussi pris en compte la politique commerciale en orientant le choix des lieux de production de logements au sein ou à proximité immédiate des centralités.

IMPLANTATION DES ÉQUIPEMENTS : IMPLANTER PRIORITAIREMENT LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE PROXIMITÉ AU SEIN DES CENTRALITÉS ET AU SEIN DES PORTES MÉTROPOLITAINE POUR LES ÉQUIPEMENT DE RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN

S
C
O
T

Équilibrer les territoires en matière d'équipement

- Participant pleinement à la mixité des fonctions urbaines les équipements ont vocation à être implantés au sein des bassins de vie, à proximité des habitants et des emplois et préférentiellement de façon corrélée avec le niveau de desserte en transport en commun.
- Privilégier le développement de l'offre à l'échelle intercommunale, par la mise en place d'une gouvernance élargie et une programmation très amont fonction des équipements existants et de l'accueil de population prévu, en cohérence avec les projets environnants.
- Développer l'offre dans les quartiers à dominante de logements sociaux.

Promouvoir un urbanisme de proximité

- L'implantation des équipements et services doit tenir compte de la bonne accessibilité des lieux, de l'offre en transport en commun et d'une proximité à l'usager favorisant des modes de déplacement actifs.
- De plus la diversification de l'offre et sa localisation doivent participer au rayonnement et à l'attractivité de l'offre.

Développer les équipements métropolitains

- Atteindre les standards internationaux en menant une réflexion sur les équipements pouvant faire référence en terme de rayonnement métropolitain et ainsi privilégier leur implantation au sein des Portes Métropolitaines.

P
L
U
I
H

→ **Compatibilité du PADD**

Le parti pris général du projet de territoire exposé dans le PADD au vu d'éléments de contexte tel que la stagnation des ressources financières, notamment extérieures, conjugué à l'attractivité de la Métropole, met en exergue la nécessité d'un développement basé sur les principes de rationalisation, d'équilibre et de mutualisation.

Ces objectifs sont déclinés dans la partie « Socle » dans les axes « Optimisation » et « Proximité » par le principe de développement de la ville sur elle-même en lien avec les mobilités et les équipements et l'accueil des populations dans les centralités à la fois bien desservies par les transports en commun et avec un bon niveau d'équipements. Ces principes sont retranscrits dans la fiche des « centralités de proximité » de la partie « Thèmes et Territoires ».

Aussi le projet s'appuie sur deux objectifs concernant les équipements :

- rechercher une cohérence entre la polarisation du développement sur les centralités et la réalisation des équipements,
- mutualiser les équipements,
- inscrire des grands projets de dimension internationale (Parc des Expositions, ...) et valoriser les Portes Métropolitaines comme territoires stratégiques pour l'accueil et la mixité urbaine.

→ **Compatibilité de la traduction réglementaire**

Les Équipements d'Intérêt Collectifs et Services Publics (EICSP) sont autorisés dans toutes les zones U et AU et le règlement de ces zones prévoit des dispositions adaptées à ce type de vocation (% d'espace de pleine terre, règles d'implantation, hauteur...) afin d'en faciliter l'implantation et favoriser ainsi la mixité des fonctions urbaines (P94, P96).

Dans les zones N et A les EICSP sont également autorisés avec certaines restriction dans la typologie d'équipement pour la zone agricole protégée et la zone naturelle stricte (uniquement pour la sous-destination de locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilées) ; la zone naturelle de loisirs permettant d'accueillir spécifiquement des équipements sportifs (P96).

De plus le PLUi-H met en place des zones UIC dédiées aux équipements, lorsqu'elle maîtrise le foncier (R85), sur lesquelles est affichée une vocation sur un territoire d'une certaine importance en terme de surface permettant ainsi de localiser un pôle d'équipements et/ou de services d'intérêt collectif. Ce zonage participe également à répondre à la diversité des fonctions urbaines, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs d'activités sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et assure ainsi la cohérence entre le développement urbain et le niveau d'équipement nécessaire à l'accueil d'une population nouvelle.

Les implantations d'équipements publics à l'échelle des quartiers (groupes scolaires, équipements sportifs...) ont été intégrées à la logique de projet et à ce titre traduites dans les OAP (groupe scolaire à Gratian, pôle de services publics de proximité à Ferro-Lèbres, ...). Des ER ont également été mis en place afin de permettre la réalisation future d'équipements.

Il est à noter également que le niveau d'équipements est l'un des critères majeurs de définition du rayonnement des centralités qui sont les territoires privilégiés pour l'accueil de nouveaux habitants et le développement de la ville sur elle-même en lien également avec le niveau de desserte TC.

Enfin, certains grands équipements structurants, à l'image du futur Parc des expositions (PEX) ont été intégrés et traduits réglementairement dans le PLUi-H.

→ **Compatibilité du POA**

La réflexion sur la répartition de l'accueil de logements par Commune a été largement nourrie par la question du niveau d'équipements existants ou futurs :

- les secteurs privilégiés de développement de la ville sur elle-même sont des secteurs proches de centralités offrant des équipements et des services et offrant un niveau de desserte par les réseaux satisfaisants,
- les secteurs identifiés pour l'extension urbaine ont fait l'objet d'une analyse des investissements nécessaires à leur desserte et à leur équipement qui a contribué aux choix des secteurs retenus,
- la priorisation de l'accueil des logements au sein d'opérations maîtrisées de type ZAC ou encadrées de type OAP ou PUP contribue à renforcer le lien entre accueil de population et niveau d'équipement en offrant des garanties de phasage et de participations financières des opérateurs.

L'effort de production de logements a été étudié et proposé en fonction de l'efficience et de la temporalité de la desserte en transports en commun : transports en commun structurants déjà existants, confirmation de la mise en service d'une offre nouvelle en transport en commun, mise en œuvre des pactes urbains.

Partie 3 : Relier les territoires

POUR UN SYSTÈME DE DÉPLACEMENT DURABLE : PRÉVENIR L'ENGORGEMENT DU SYSTÈME EXISTANT ET ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE MODES DE VIE. Dans cette perspective, la recherche d'un urbanisme de mixité des fonctions et de proximité rapprochant habitat, emploi, équipement et service à l'échelle de la métropole, couplé à un plan de déplacement ambitieux doit être recherché.

S
C
O
T

Développer un réseau de transports collectifs intermodal

L'optimisation du système de déplacements sur la grande agglomération repose sur une organisation en quatre quadrants, représentant les bassins de mobilité, dans lesquels l'organisation des transports et l'intermodalité doivent être renforcées :

- dans la « ville intense » : un réseau de transports collectifs performants (cadencement minimal au quart d'heure) et particulièrement maillé dans le cœur d'agglomération (desservant notamment les secteurs à forts enjeux, les faubourgs Toulousains, les centres urbains de 1ère couronne, les grandes zones d'emplois),
- dans les « Portes Métropolitaines » : des pôles d'interconnexion permettant l'articulation entre le réseau d'agglomération en transport urbain desservant le « quadrant » et les réseaux régionaux et nationaux,
- au sein des « quadrants » : une organisation des transports collectifs dans les territoires de développement mesurée structurée autour de pôles d'échange situés dans les centralités sectorielles et les pôles de service.

Prévoir les infrastructures nécessaires au maintien et au renforcement de l'accessibilité métropolitaine

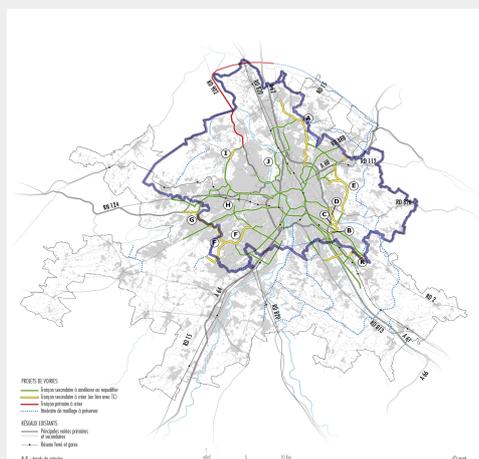
Cette attractivité dépend de la réalisation ou de la modernisation des infrastructures essentielles liées aux besoins de déplacements à l'échelle de la Métropole mais aussi de l'efficacité des réseaux numériques.

Pour Toulouse Métropole, le SCoT vise notamment :

- le réaménagement et requalification du pôle d'échange de Matabiau dans la perspective de l'arrivée de la LVG,
- la conservation de la possibilité d'un éventuel contournement ferroviaire de Toulouse et la possibilité d'un pôle d'échange fer/métro dans le secteur de Gramont-Argoulets,
- le complément du réseau d'agglomération par l'achèvement de la mise à 2*3 voies du périphérique,
- le renforcement des liaisons de transport en commun (relier les grands sites économiques ; les connecter à Matabiau et à l'aéroport), améliorer les liaisons entre bassins de mobilité),
- l'amélioration l'accessibilité aux transports collectifs par les modes actifs,
- le développement d'un réseau de boulevards urbains (BUN de Borderouge à Bruguières ; LMSE de Ramonville à Quint-Fonsegrives ; Liaison Urbaine Balma-Est ; ...).

Compléter le réseau de boulevards urbains multimodaux, charpente de la ville intense

Les boulevards urbains forment un réseau structurant et maillant les bassins de mobilités (quadrants) en complément du réseau primaire. Au caractère multimodal (axe routier, espace pour les modes actifs et aménagements en faveur des transports en commun) ils sont support d'urbanisation.



Sur le territoire de Toulouse Métropole plusieurs boulevards urbains sont à créer ou requalifier, notamment :

- le Boulevard Urbain Nord de Borderouge à Bruguières ;
- la Liaison Multimodale Sud-est de Ramonville à Quint-Fonsegrives;
- la desserte de Lasbordes de la RD 16 à la RD 826 ;
- le boulevard urbain du Canal Saint Martory ;
- le boulevard Eisenhower à requalifier ;
- plus généralement la requalification de toutes les voies supports de transports collectifs performants.

→ **Compatibilité du PADD**

La question de la mobilité constitue un axe central autour duquel s'articule le projet métropolitain, et ce thème constitue la première entrée du préambule qui en fait un corollaire indispensable à la croissance de la métropole.

Aussi le PADD place le renforcement de la **grande accessibilité comme un élément essentiel du rayonnement du territoire** qui sera conforté par la réalisation de projets structurants comme la **3ème ligne de métro (TAE), l'arrivée de la LGV et les aménagements du quartier Matabiau ou encore l'Aménagement Ferroviaire Nord Toulousain**. Pour conforter cette attractivité le projet recherche également la **hiérarchisation et l'optimisation du réseau de voirie**, le développement du réseau de bus et la complémentarité avec le réseau ferré.

Au delà de la « grande accessibilité » le projet dans son ensemble décline des objectifs de maillage efficient du territoire traduits spatialement dans la partie « thème et territoire -développement urbain ». Ces objectifs seront rendu réalisables par une **densification de la ville en lien avec les questions de mobilité** notamment le renforcement de la multimodalité.

→ **Compatibilité de la traduction réglementaire**

→ **Concernant l'armature du PLUi-H liée aux questions de mobilité**

Le PLUi-H s'attache, en matière de mobilité, à favoriser les déplacements en transports en commun, à privilégier les modes actifs et à assurer le développement des communes dans les zones d'influence des transports en commun, à « rapprocher » les zones d'emplois entre elles, et accueillir les habitants à proximité des pôles de services et de commerces existants ou en développement (P108, P109).

Cet objectif, en accord avec la définition des groupes de communes pour la production de logements déterminée par le POA au travers de la cohérence urbanisme / transports, est décliné non seulement au travers de projets d'aménagements emblématiques de la Métropole tels que Toulouse Euro Sud Ouest (P97), Toulouse Aerospace Express, Toulouse Aerospace, Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain/ Grand Projet du Sud Ouest mais également dans l'accompagnement de projets d'aménagements de lignes de bus développées par Tisséo Collectivités et se concrétisant par des pactes urbains.

Le développement de ces transports et l'accueil de population au long des axes de métro, gares, tramway, bus en sites propres et lignes de bus Linéo permet donc de limiter les extensions urbaines, notamment celles situées en dehors de la ville intense, et donc de répondre à l'enjeu de développement durable.

La mise en place de normes de stationnement spécifiques au sein de ces zones d'influence de transports en commun (normes « plafond » pour les bureaux et prise en compte de la loi du 20 décembre 2014 pour les logements, les résidences seniors et universitaires, voir livret 1C) et l'insertion du seuil minimal de densité traduisent la volonté de la Collectivité de réduire la consommation d'espace et de réduire la pollution liée aux flux de circulation en favorisant les déplacements en transports en commun.

Ainsi, de façon concrète, les grands projets d'aménagement cités précédemment, ainsi que le Téléphérique Urbain Sud (TUS) qui permettra de relier l'Oncopôle au CHU de Rangueil puis à l'université Paul Sabatier, feront l'objet de procédures de mise en compatibilité du PLUi-H au travers de déclaration de projet ou de Déclaration d'Utilité Publique. Le pôle d'échanges de Matabiau intégrera désormais la réalisation d'une tour de grande hauteur dont la réalisation signera l'esprit du renouveau, et dont la programmation prévoit la réalisation de bureaux et d'habitat.

→ **Concernant le réseau ferré**

Concernant le projet GPSO/AFNT, qui a fait l'objet d'une DUP, les emplacements réservés mis en place pour augmenter la capacité du réseau ferroviaire national ont été reportés sur le document graphique du PLUi-H.

De plus, une disposition a été insérée au règlement du PLUi-H en partie 2 « dispositions communes à l'ensemble des zones », titre II « Les règles écrites et graphiques à l'ensemble des zones », chapitre 1 « Affectation des sols et destinations des constructions » spécifiant (à l'instar ce que qui avait été réglementé lors de la mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, commune de Toulouse, pour ce projet d'aménagement ferroviaire) que toutes les occupations et utilisations du sol (y compris les affouillements et exhaussements des sols) indispensables au fonctionnement du réseau de transport en commun en site propre étaient admises en toute zone du PLUi-H (P98).

Les gares de Saint-Jory, Fenouillet, Lacourtenourt, Lalande et La Vache (ayant fait l'objet d'une procédure de DUP pour la mise à 4 voies du tronçon ferroviaire Saint-Jory / Toulouse sur la ligne Bordeaux/Toulouse) font également l'objet d'études d'aménagement sous l'égide de Toulouse Métropole et pourront être traduites par des modifications de zonage dans le cadre de procédures d'urbanisme ultérieures.

L'emplacement réservé n°322 « Voie ferrée dans la vallée de l'Hers » au bénéfice de la SNCF a fait l'objet d'un report au PLUi-H sous la numération 555-040 et confirme donc la possibilité d'un contournement ferroviaire sur la commune de Toulouse (P99).

De façon générale, les demandes de la SNCF et de Tisséo Collectivités en matière d'emplacements réservés, et correspondant à l'amélioration de l'offre de transports en commun ou des pôles d'échanges, ont été respectées (maintien, suppression et demandes d'évolutions).

Le PLUi-H intègre aussi les conclusions d'une étude « cœurs de quartier » à Toulouse qui doit opérer le réaménagement des espaces publics de certains pôles d'échanges multimodaux (comme par exemple, celui des Arènes) ou de certains pôles commerciaux (par exemple : place des Ormeaux ou place des Pradettes).

→ **Concernant l'aménagement de Boulevards Urbains**

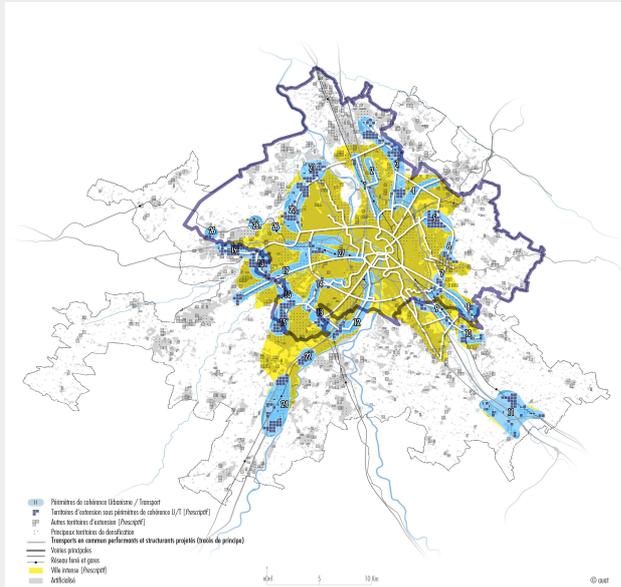
Des études sont en cours pour accompagner la réalisation de projets d'infrastructures tels que la Liaison Multimodale Sud-Est (LMSE), le Boulevard Urbain Nord (BUN), le boulevard urbain du Canal de Saint-Martory (BUCSM) ou la Jonction Est. Ces lignes de transport structurantes font donc l'objet d'emplacements réservés et sont traduites, en termes d'aménagement urbain (en lien avec les études réalisées lors des pactes urbains), par des adaptations de zonage voire par la création d'OAP (exemples : La Gleyzette, Albi-Rostand, Guilhermy...) comportant une programmation en terme de réalisation de logements en adéquation avec les objectifs du SCoT (P105).

→ **Concernant l'amélioration du réseau cyclable**

La mise en œuvre des itinéraires vélo, de compétence métropolitaine, se poursuit pour améliorer les liaisons des pistes cyclables entre elles (Plan Vélo). Cela ne se traduit pas systématiquement en termes d'emplacements réservés. Pour autant, la thématique des modes actifs a été systématiquement abordée dans la mise en place des nouvelles orientations d'aménagement et de programmation (OAP) (R95).

Vers une cohérence urbanisme / transport

Il s'agit de mettre en adéquation le développement de l'urbanisation, que ce soit en densification, intensification ou extension, avec la desserte en transport en commun.



Dans la Ville intense

- L'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones urbaines doit se faire prioritairement dans les secteurs déjà desservis par les transports en communs performants ou à proximité des équipements et services existants.
- Sur les territoires déjà desservis par une infrastructure de transports en commun performant, la valorisation foncière et la démarche de projet urbain doivent être recherchées selon les principes de densité recommandée par le SCOT.

Dans les territoires de développement mesuré : phaser la desserte en TC performant et l'ouverture à l'urbanisation

L'ouverture à l'urbanisation de nouveaux terrains doit concerner prioritairement les secteurs déjà desservis par les transports en commun performants ou à proximité des équipements et services existants, les secteurs qui en sont éloignés ne peuvent donc être ouverts tant que les opportunités en continuité du cœur de ville et ceux desservis par les TC ne sont pas urbanisées.

Promouvoir les modes actifs par un urbanisme intégrant leur cheminement

Les modes actifs sont aujourd'hui freinés par l'étalement et le manque d'aménagements adaptés. Afin de permettre le développement de ce mode de déplacement durable la constitution d'un véritable réseau de proximité confortable, sécurisé et lisible doit être recherchée, le but étant d'assurer un réel maillage de l'agglomération. La création ou l'amélioration de ces cheminements doit également permettre le développement de la multimodalité.

→ **Compatibilité du PADD**

Les principes fondateurs du projet de la métropole : modération de la consommation foncière, protection des secteurs agricoles à enjeux forts, promotion de la TVB, réduction de la vulnérabilité face aux changements climatiques, trouvent une réponse dans le développement de la ville sur elle-même.

Cette ambition est articulée autour des notions « d'optimisation » et de « proximité » développées dans la partie Socle du PADD puis détaillées dans la partie « thème et territoire » dans les fiches « développement urbain » et « centralités de proximité ». La volonté forte d'une optimisation du développement du territoire qui amène à prioriser le développement de la ville sur elle-même prend comme critère principal de densification la présence de réseaux de transports en communs structurants : ainsi l'accueil des nouveaux habitants et la production de logements, l'ouverture de nouvelles zones à urbaniser, tout comme la polarisation de l'activité économique et commerciale au sein des centralités sera fonction du niveau de desserte en TC. Le PADD vise également le développement des modes actifs.

La cohérence urbanisme/transport est donc l'une des clés de voûte de l'ensemble du projet métropolitain. La traduction cartographique de la fiche « développement urbain » étant l'aboutissement d'un travail mené en lien étroit avec le projet Mobilité 2020-2025-2030 de Tisséo Collectivités (Autorité Organisatrice des Transports sur la Métropole). La traduction cartographique du PADD s'appuie donc à la fois :

- sur **la capacité et la qualité de desserte des transports en commun** sur lesquels viendra s'appuyer l'accueil des habitants : 4 groupes de communes pour lesquels un objectif de production de logements est défini ; 3 zones d'influences en fonction du mode de TC pour la densification urbaine ont été identifiées;
- sur **les Pactes Urbains des territoires déjà desservis et ceux pour lesquels les projets sont programmés.**

→ **Compatibilité de la traduction réglementaire**

→ **Concernant la cohérence zones d'influence TC / urbanisation**

Afin de répondre aux enjeux du SCoT en matière de mobilité, le PLUi-H – suivant la recommandation R58 et les prescriptions P56 et P57 – fixe des densités minimales dans les zones de transports en commun existants ou projetés, en concordance avec les orientations du POA. L'accueil de population est ainsi privilégié à proximité immédiate de transports en commun existants ou programmés et financés à 2020, à proximité des gares ou des pôles commerciaux identifiés (en ville intense notamment).

Les zones d'influence des transports en commun ont été établies sur la base du réseau structurant en fonction du niveau de service et de performance des lignes. Leur rayon d'action est d'autant plus grand que la capacité de transport est élevée. Cette règle de densité minimale est également combinée, pour une action volontariste forte, et pour répondre aux directives de la loi du 20 décembre 2014 relative à « *la simplification de la vie des entreprises et portant diverses dispositions de simplification et de clarification du droit et des procédures administratives* », à des normes de stationnement réduites dans les zones d'influence de 600m et 500m.

La loi précise « [...] si ces derniers sont situés à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et que la qualité de la desserte le permet[...] », ce qui est le cas dans les choix opérés par la Métropole puisque les rayons de 600m incluent les transports publics guidés (métro, téléphérique et gares cadencées au quart d'heure en heure de pointe) et les rayons de 500m, le tramway et les transports en commun en site propre dont le nombre de courses par jour dépasse 200. (P113)

Au-delà de la ville intense, les zones d'extension ou d'ouverture à l'urbanisation font l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation comportant des directives en matière de déplacements, de travail sur l'espace public et de maillage inter-quartiers afin de mettre en valeur, lorsque cela est possible, les modes actifs.

Concernant les modes actifs, le PLUi-H améliore les connections entre les pistes cyclables existantes bien que cela ne se traduise pas systématiquement par la création d'emplacements réservés car de nombreux aménagements sont réalisés sur de l'espace public (P110).

→ **Concernant la prise en compte des Pactes Urbains**

C'est également au travers des pactes urbains (antérieurement existant sous l'appellation « contrats d'axe »), document de programmation s'appuyant sur des études urbaines fines, que des objectifs de densité souhaitables sont confortés, en lien avec Tisséo Collectivités, dans les divers secteurs traversés par des lignes de transport en commun structurants (R101).

Le Pacte Urbain propose une approche globale du développement urbain et se traduit par un acte d'engagement réciproque et volontaire entre AOT, EPCI et communes. Il s'agit d'un outil de coordination évolutif, actualisé en fonction de l'avancement des projets.

Ce document a comme objectif la croissance de la qualité du cadre de vie. Celle-ci se traduit par une intensification et une diversification des formes urbaines dans les zones d'influence des transports en commun programmés, selon les caractéristiques des territoires traversés. Le Pacte Urbain est établi selon les niveaux de connaissance du tracé du transport en commun (existant ou programmé / niveau d'offre à définir / desserte d'un secteur en développement dont l'offre en TC reste encore inconnue à ce stade du projet). Celui-ci déterminera un périmètre pertinent selon une logique d'axe. Un diagnostic urbain et un diagnostic de mobilité seront alors établis pour aboutir au choix d'un « scénario cible » d'aménagement. Le Pacte Urbain est donc constitué d'un diagnostic présentant les enjeux stratégiques pour la ville de demain, d'un scénario de développement urbain, d'une programmation et du phasage des opérations.

De façon opérationnelle, le Pacte Urbain est un acte d'engagement permettant d'aboutir à :

- la mise en place d'une veille foncière sur des secteurs stratégiques,
- le lancement des études de définition urbaine et de desserte,
- l'évolution des documents de planification pour traduire réglementairement le projet,
- le lancement de procédures opérationnelles.

Il fait l'objet d'un suivi par la mise en place d'une structure ad hoc, qui se réunit annuellement pour faire le bilan en termes de coordination entre les projets urbains et les projets de transport, pour vérifier le respect de la programmation et du calendrier.

Ce bilan permet d'actualiser le Pacte Urbain, document évolutif qui peut être soumis à des ajustements ou des avenants.

L'engagement d'un Pacte Urbain peut résulter de différents maîtres d'ouvrage :

- lorsqu'il s'agit d'une ouverture de zone d'urbanisation future « fermée » (zones AUF du PLUi-H), le pilotage du Pacte Urbain est réalisé par la Métropole ;
- lorsqu'il s'agit de la mise en place d'une offre de service, Tisséo Collectivités est alors à l'initiative du Pacte Urbain.

Le Pacte Urbain ne devient exécutif qu'après signature des partenaires parties prenantes de l'élaboration du document, et suite aux délibérations de la Collectivité et de Tisséo Collectivités.

Si les modifications de Pactes urbains nécessitent des évolutions du document d'urbanisme, elles seront intégrées dans le cadre de procédures ultérieures.

Les zones d'urbanisation futures inscrites au PLUi-H peuvent être ouvertes, lorsqu'elles sont couvertes par un périmètre de cohérence urbanisme/ transport, dans deux cas de figure :

- soit en totalité, lorsque le Pacte Urbain est signé ou en cours de réalisation ; auquel cas, le document d'urbanisme est modifié pour tenir compte du scénario « cible » et de la programmation envisagée ;
- soit partiellement, à hauteur de 20 % de la possibilité de construire fixée par les pixels du SCoT, si le Pacte Urbain n'est pas réalisé.

Si la ligne de transport en commun traverse une zone d'urbanisation future ouverte (« zones AU » du PLUi-H) amenée à être densifiée, il n'est plus besoin de la justifier au regard d'un contrat d'axe ou d'un pacte urbain déjà signé.

Sur le territoire de Toulouse Métropole, les contrats d'axe existants (« périmètres de cohérence urbanisme/transport » du SCoT) à ce jour sont les n°3 (BUN), 8 (RD2 St Orens), 13 (Ecopole) et 21 (PEX). Le pacte urbain du Nord toulousain (ex contrat d'axe du BUN, n°3) a été signé en 2018 ; ceux relatifs à la desserte de Villeneuve-Tolosane et de Cugnaux (n°14 et 15) font l'objet d'une étude stratégique.

Zone de cohérence urbanisme / transport du SCoT n°13

Site Ecopôle (Cugnaux Villeneuve-Tolosane)

Le contrat d'axe n°13 signé le 13 décembre 2012, propose des objectifs d'aménagement dans le cadre de l'ouverture à l'urbanisation du site Ecopôle, avec une première tranche sur Villeneuve-Tolosane, qui est en cours de commercialisation, et une seconde tranche sur Cugnaux.

Si le contrat d'axe en vigueur développe plus particulièrement les conditions d'aménagement sur le territoire de Villeneuve-Tolosane, il n'en reste pas moins que les objectifs généraux de ce contrat ont été appliqués dans le cadre de l'ouverture à l'urbanisation du secteur Ecopôle de Cugnaux, et que les objectifs assignés ont été respectés. En effet le contrat d'axe n°13 envisage la mobilisation du potentiel foncier Ecopôle-Cugnaux à partir de 2019 à la condition d'une adaptation de l'offre en cohérence avec l'urbanisation jusqu'en 2025, puis d'une restructuration du réseau en lien avec un TCSP au-delà.

Ainsi l'urbanisation de ce secteur étant à vocation économique, l'offre envisagée par Tisséo Collectivités d'un Optimo avec une augmentation de la fréquence aux heures de travail correspond à cette exigence d'adaptation de l'offre en cohérence avec l'urbanisation ; ce secteur étant, en outre, déjà desservi par une ligne de bus.

Néanmoins, Tisséo Collectivités, s'est engagé, par délibération donnant avis sur le PLUi-H de Toulouse Métropole, à faire évoluer le contrat d'axe en pacte urbain, avec une réflexion élargie.

Actuellement, une étude stratégique est menée sur le secteur sud-ouest de la Métropole et porte non seulement sur le périmètre de cohérence urbanisme – transport n°13 (ouverture des zones à urbaniser d'Ecopôle) mais également sur les périmètres n° 14 (VCSM / en prévision de la mise en service du Linéo 11 desservant les centres de Villeneuve et de Cugnaux) et 15 (en prévision de l'ouverture de la zone AUF de Pé d'Estèbe Belle Enseigne qui fera l'objet d'une procédure spécifique). Le périmètre de cette étude stratégique comporte également une analyse sur les territoires de Tournefeuille et de Frouzins.

Si le contrat d'axe n°13 (en phase d'intégration et de développement dans l'étude stratégique) prévoit une ouverture de la zone entre 2020 et 2030 (avec 4 pixels sur Cugnaux), l'OAP Ecopôle (Cugnaux) temporeuse cette ouverture à l'urbanisation avec l'introduction d'un phasage en trois temps, la première phase devant être réalisée avant le lancement de la seconde puis de la troisième.

En l'occurrence, la phase 1, qui était précédemment classée au PLU opposable de Cugnaux en zone urbanisée, a été rebasculée en zone d'urbanisation future ouverte dans le cadre du PLUi-H ; toutefois cette zone dispose bien de réseaux partiels le long de l'ex RD-15 et est desservie par la ligne de bus 58 (stations « Goubard » et « Route de Portet »).

La programmation de l'OAP Ecopôle permet donc de respecter l'actuel contrat d'axe n°13 en n'autorisant une urbanisation partielle sur une zone du PLU antérieurement ouverte à l'urbanisation.

En conclusion, le contrat d'axe actuel permet l'urbanisation du secteur tel que prévu à court terme. Sa transformation en pacte urbain, qui sera opérationnel dans une prochaine évolution du PLUiH, détaillera les conditions de mise en œuvre des tranches ultérieures dans le respect des principes de la cohérence urbanisme mobilité.

Zone de cohérence urbanisme / transport du SCoT n°17

Tisséo Collectivités s'est engagé à lancer l'élaboration d'un pacte urbain en 2018 sur ce périmètre de cohérence urbanisme/transport afin de travailler les conditions de renouvellement urbain en lien avec la desserte en transport commun performant existante. En effet la ligne de bus Linéo 3 est déjà en service et dessert Tournefeuille. De plus aucune zone n'a été ouverte à l'urbanisation au PLUi-H, celles-ci étant déjà toutes classées en zone urbaine ou d'urbanisation future ouverte au PLU opposable de Tournefeuille. Il existe trois OAP dans ce périmètre sur la commune de Tournefeuille : « rue Belbèze – Gaston Doumergue », « Centre-Ville » et « rue François Verdier ». Si l'OAP « Centre-Ville » fait l'objet d'une zone AUM4, celle-ci était pré-existante au PLUi-H et ne fait pas l'objet d'une nouvelle justification. La programmation de cette OAP n'a pas été modifiée et reprend d'ailleurs les densités préconisées par le SCoT, soit 70 logements par hectare.

Hors du périmètre de cohérence urbanisme/transport n°17, les zones d'urbanisation future ouvertes sont situées au sein des OAP Ferro-Lèbres, Secteur Prat – Pirac et Grand Marquisat. Un pacte urbain n'est donc pas nécessaire à l'ouverture de ces zones. Celles-ci font néanmoins l'objet d'une programmation, conformément à l'article R.151-20 du code de l'urbanisme. La réalisation de l'ensemble de l'opération Secteur Prat – Pirac est conditionnée à la requalification du chemin de Ramelet Moundi (D 50) intégrant des aménagements facilitant la circulation de la ligne de bus 67 actuelle et à l'utilisation de pixels en « Territoires d'extension mixte » conformément au SCoT. L'OAP Ferro-Lèbres, située au sein de la ZAC homonyme, fait l'objet d'une programmation liée au dossier de réalisation.

En conclusion, la mise en œuvre de la phase actuelle ne nécessite pas la réalisation d'un pacte urbain. Toutefois, la présence effective du Linéo 3 sur le territoire milite en faveur de l'élaboration d'un pacte urbain afin d'encadrer l'urbanisation dans le corridor de l'infrastructure de ce TC performant. Cette réflexion, qui sera retranscrite dans la prochaine évolution du PLUiH, permettra de détailler l'évolution urbaine du secteur dans le respect des principes de la cohérence urbanisme mobilité.

Zone de cohérence urbanisme / transport du SCoT n°20

Sites de Colomiers Comebarrieu :

Ce pacte urbain qui est le premier de l'agglomération a fait l'objet d'un travail partenarial entre les communes de Colomiers, Comebarrieu, Tisséo Collectivités et Toulouse Métropole afin de mener une réflexion sur la cohérence urbanisme – mobilité autour d'une nouvelle transversale reliant Colomiers (Pôle d'échanges Gare SNCF) à Blagnac (Pôle d'échanges Tramway T1). Cette liaison dessert notamment les secteurs de Barquill et de Fodouas-Testete à Comebarrieu et le secteur de Caillouris – Fourcaudis à Colomiers, pour rejoindre celui de Aéroconstellation Ouest-Cassiopee. Les objectifs de ce Pacte Urbain sont de justifier la consommation de plus de 20 % de pixels du SCoT et d'afficher le phasage de l'urbanisation projetée avec le calendrier des projets de desserte de transport en commun (réseau « Optimo » du projet « Mobilités » en cours) sur ce secteur en développement.

Ce pacte urbain signé en 2017 donne la priorité aux secteurs à vocation économique, notamment l'extension Barquill dont l'OAP fait référence à ce Pacte Urbain n°1 car il fixe les conditions d'urbanisation au regard des projets de mobilités identifiés. En outre, il est à noter qu'à moyen et long terme, d'autres zones d'urbanisation futures, aujourd'hui fermées (potentiel d'environ 50 ha), viendront apporter une mixité des fonctions urbaines en limite de communes. Avant leur ouverture, ces secteurs devront faire l'objet d'études urbaines plus approfondies afin d'établir un parti d'aménagement cohérent avec la programmation d'équipements.

Ce pacte urbain a fait l'objet d'échanges avec le SMEAT et les services de l'Etat, afin de vérifier la transcription des objectifs du SCoT sur ces territoires.

Zone de cohérence urbanisme / transport du SCoT n°3

Ce pacte urbain, signé en 2018, correspond à l'actualisation du périmètre de cohérence Urbanisme / Transport n°3 du SCoT, signé en 2013.

Il concerne la future création d'un TCSP sur l'infrastructure du Boulevard Urbain Nord, mise en service depuis décembre 2016 sur le tronçon « boulevard Netwiller / Chemin de Virebent » à Toulouse.

Site de Paléficat (Toulouse) :

Le PLUi-H prend en compte ce pacte urbain sur le secteur de Paléficat. En effet, les secteurs d'habitat aux abords du BUN sont gelés à l'urbanisation pour une durée de 5 ans afin de réfléchir à leur future densification, en lien avec les études du pacte urbain nord qui prévoit la mise en œuvre d'un TCSP sur le Boulevard Urbain Nord entre 2020 et 2025. Au droit du château de Paléficat, une zone dédiée uniquement au développement d'un nouveau pôle d'équipements publics et le développement d'activités économiques en frange de celles existantes est ouverte à l'urbanisation.

Sites de Naucou et Belbosc-Gleysette (Castelginest) :

Le pacte urbain signé en 2018 concerne le futur TCSP du Boulevard Urbain Nord qui traverse la commune de Castelginest.

Le PLUi-H prend en compte ce pacte urbain sur les secteurs de Naucou et Belbosc-Gleysette. Naucou est un secteur à dominante d'habitat et celui de Belbosc-Gleysette a une partie à dominante d'habitat et une partie au Nord à dominante économique. Ces deux secteurs sont ouverts à l'urbanisation par phases de temporalité. La première phase de Naucou concerne 195 logements, quant à celle de Belbosc-Gleysette elle concerne la partie économique et une première phase d'habitat de 310 logements.

Site de la Saudrine (Gratentour) :

Le pacte urbain signé en 2018 concerne le futur TCSP du boulevard Urbain Nord qui traverse le sud de la commune de Gratentour.

Le PLUi-H prend en compte ce pacte urbain sur le secteur économique de la Saudrine ; ce secteur à destination de l'économie va structurer l'offre foncière dédiée aux activités artisanales et productives et ainsi améliorer les conditions d'accueil et de développement des entreprises.

Site de Tucol (Saint-Alban) :

Le PLUi-H prend en compte ce pacte urbain sur le secteur de Tucol, ce secteur à dominante d'habitat est ouvert à l'urbanisation par phases de temporalité. La première phase comprend environ 40 logements. La seconde phase, d'environ 80 logements, est conditionnée à l'aménagement de la RM59 : desserte en transport en commun performant ou en site propre, aménagement d'un carrefour entre la voie inter-quartier et la RM59 et adaptation de la voirie de la RM59.

Périmètre de cohérence urbanisme/transport du SCoT n°6 : LUBE

Secteur de la Gamasse-Rebeillou (Quint-Fonsegrives) :

La commune de Quint-Fonsegrives ne possédant que peu de possibilités de développement par renouvellement ou intensification de la partie déjà urbanisée du territoire, l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur agricole a été envisagée notamment pour répondre aux objectifs de production de logements, y compris sociaux, et aux besoins d'équipements. Ce secteur appartient au périmètre de cohérence urbanisme-transport de la LUBE (Liaison Urbaine de Balma Est). Dans l'attente de la programmation ou de la desserte effective par un transport en commun structurant, 20 % des capacités d'extension urbaines à l'échelle de l'axe sont mobilisables. 0,5 pixel ayant déjà été consommé dans ce cadre pour permettre le déplacement de la Clinique d'Aufréry à Pin-Balma, il reste un potentiel de 1,5 pixel mobilisable immédiatement.

La commune de Quint-Fonsegrives souhaite néanmoins mobiliser l'ensemble du potentiel des 2 pixels dont bénéficie le secteur de la Gamasse-Rebeillou, pour ouvrir à l'urbanisation les 18 ha dont elle est propriétaire. Afin de garantir la compatibilité avec les prescriptions du SCoT, **la programmation logement de l'OAP qui couvre le secteur prévoit deux temporalités.** Ainsi cette programmation qui prévoit la réalisation de 380 logements à l'horizon 2025 (objectif repris dans la feuille de route POA de la commune) correspond à une consommation foncière compatible avec le potentiel foncier disponible (en deçà des 20 % du périmètre urbanisme-transport n°6).

De plus, conformément à la P114 du SCoT, les principes de l'OAP garantissent que cette urbanisation :

- demeure compatible avec la réalisation ultérieure d'une desserte par la LUBE ;
- est effectuée dans une zone desservie par un transport en commun existant : la localisation du secteur, à proximité de la route de Castres (RM 826) pourvue d'un aménagement en site propre utilisé par plusieurs lignes du réseau Tisséo et prochainement par le prolongement du Linéo 1 vers Capio / Entiore est propice à l'accueil de population en continuité avec l'urbanisation existante.

→ **Compatibilité du POA**

L'effort de production de logements a été étudié et proposé en fonction de l'efficacité et de la temporalité de la desserte en transports en commun : transports en commun structurants déjà existants, confirmation de la mise en service d'une offre nouvelle en transport en commun, mise en œuvre des pactes urbains (définition des groupes de communes).

1_F_2 : COMPATIBILITÉ AVEC LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU APPROUVÉ LE 07 FÉVRIER 2018)

La 2ème révision du Plan de Déplacements Urbains de la Grande Agglomération Toulousaine a été lancée par délibération de Tisséo Collectivités en date du 04 Février 2015 par la mise en œuvre du « Projet Mobilités 2020/2025/2030 », avec pour objectifs :

- des réponses aux enjeux de croissance démographique et de structuration du territoire (+500 000 déplacements quotidiens à l'horizon 10 ans), à travers une stratégie globale de mobilités intégrant notamment la mise en œuvre d'un réseau structurant de transports en commun (solutions capacitaires, meilleure articulation avec le réseau ferroviaire, potentialités du réseau bus...), l'organisation de réseaux routiers et la promotion des modes actifs ;
- la prise en compte du contexte économique et la desserte des zones d'emplois, dont les accès routiers sont saturés ;
- une meilleure déclinaison par territoire afin de réunir maillage, capacité et interconnexion, dans une logique de cohérence et d'articulation urbanisme/mobilité.

Le Projet Mobilités 2020/2025/2030 a été arrêté en date du 19 Octobre 2016 puis approuvé le 07 février 2018. En compatibilité avec le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine (SCoT GAT), ce document porte sur trois axes d'actions en réponse à la croissance territoriale, démographique et économique, et complémentaires à l'objectif d'amélioration de la qualité de l'air :

- levier 1 : mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires ;
- levier 2 : maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité de gares et axes structurants des transports en commun ;
- levier 3 : mettre en œuvre un plan de circulation – stationnement en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant.

Partie 1 : Levier 1 : mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires

Pour mettre en œuvre le levier 1 du Plan de Déplacements Urbains, Toulouse Métropole s'engage au travers des grands projets de développement de transports en commun suivants :

- La Ligne à Grande Vitesse Paris – Bordeaux – Toulouse : cette ligne est accompagnée par le projet d'aménagement Toulouse Euro Sud-Ouest (TESO) restructurant les abords de la gare Matabiau, renforçant les transports urbains et sur rail depuis ce pôle d'échanges multimodal. Celui-ci, d'une superficie de 10 000 m², sera adapté à la croissance de flux voyageurs en connexion avec le projet urbain du centre-ville, et notamment par le biais de la création de ramblas sur les allées Jean Jaurès.
- La création d'une 3ème ligne de métro (Toulouse Aerospace Express) : sa mise en service, prévue en 2025, permettra de relier Colomiers à Labège ; cette ligne desservira le quartier gare de Colomiers, les grands pôles économiques liés à l'aéronautique, l'aéroport international de Toulouse-Blagnac via une desserte Express Aéroport (LAE), la gare de Toulouse Matabiau, le quartier de Montaudran (projet Toulouse Aerospace) et la zone d'activités et commerciale de Labège.
- Le projet Aménagement Ferroviaire du Nord de Toulouse (AFNT) / GPSO : il s'agit de la mise de 2 à 4 voies du réseau au Nord de Toulouse inscrit dans le cadre du Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO). L'augmentation de la capacité ferroviaire de la ligne Toulouse-Bordeaux sur les communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnaud d'Estrétefonds aura une incidence positive sur l'offre de service, par le cadencement des trains au quart d'heure en heures de pointe. Toulouse Métropole accompagne ces projets ferroviaires par l'aménagement des gares concernées. L'objectif est de répondre aux nouveaux besoins de desserte voyageurs TER du Nord toulousain et au-delà (Montauban, Brive, Agen), et de prendre en compte l'arrivée de la ligne à grande vitesse en gare de Toulouse-Matabiau. A cet effet, deux lignes seront dédiées aux circulations lentes (TER desservant l'ensemble des haltes du périurbain Nord de Toulouse et trains de fret à destination de la gare de triage de Saint-Jory) et deux autres aux circulations rapides (LGV et trains de voyageurs ou de marchandises sans arrêt).
- Le Boulevard Urbain Nord (BUN) : ce nouveau boulevard desservira le territoire Nord toulousain en reliant Bruguières à Toulouse sur une distance d'environ 11 km. Il disposera d'un axe bus sur lequel plusieurs lignes de bus circuleront, les aménagements en site propre permettant un niveau de service performant. Cette voie est connectée à l'échangeur de Borderouge (accès direct au périphérique), et comportera des cheminements doux (piétons et pistes cyclables) sur la totalité de l'itinéraire. Un premier tronçon du BUN a été mis en service fin décembre 2016 entre le boulevard Netwiller et le chemin de Virebent à Toulouse. Il connecte également le parking relais de Borderouge, permettant ainsi de délester la voirie du cœur toulousain par l'usage de la ligne B du métro.
- Le Téléphérique Urbain Sud (TUS) : il s'agit d'un projet de liaison par câble reliant l'Oncopôle, le CHU de Rangueil et l'université Paul Sabatier répondant aux besoins en déplacements au Sud de la ville de Toulouse. Ce téléphérique permettra de parcourir environ 3 km en moins de 10 mn et comportera 14 cabines de 35 places, avec une capacité de transport de 1500 personnes / heure dans chaque sens.
- La desserte du futur Parc des Expositions : le Parc des Expos sera desservi par le tram Ligne 1 qui relie le Palais de Justice au site Aéroconstellation, soit environ 14 km de Toulouse à Beauzelle. Cette ligne de tram a donc pour vocation de conforter le territoire nord-ouest toulousain, et d'assurer la desserte du Parc des Expos qui prévoit d'accueillir environ 1 million de visiteurs par an.
- La mise en place de lignes Linéo : 10 lignes de bus à haut niveau de service à horizon 2020 et déjà en service pour les lignes 1, 2 et 3 :
 - L1 - Sept-Deniers / Gymnase de l'Hers, prolongée à Salvador Dali et à l'aérodrome de Balma-Lasbordes
 - L2 - Arènes / Saint-Martin du Touch / Colomiers
 - L3 - Plaisance du Touch / Tournefeuille / Arènes
 - L4 - Cours Dillon / Basso Cambo
 - L5 - Empalot / Langlade Oncopole / Portet-sur-Garonne
 - L6 - Métro Université Paul Sabatier / Ramonville / Castanet-Tolosan
 - L7 - Cours Dillon / Saint-Orens – Centre commercial
 - L8 - Marengo-SNCF / Gonin
 - L9 - Empalot / Faubourg Bonnefoy / L'Union
 - L10 - Toulouse / Nord Agglomération

Le programme de Linéo sera développé au-delà de 2020, avec notamment des lignes Linéo sur le BUN et sur le boulevard urbain du Canal de Saint-Martory en direction de Cugnaux et Villeneuve-Tolosane. Celui-ci est présenté par le Projet Mobilités 2020-2025-2030.

Le PLUi-H s'inscrit dans les grands principes du projet mobilités et à été mené conjointement à la démarche PDU afin d'intégrer les projets de développement de transports en commun à la réflexion.

Ainsi, le PADD préconise de :

- « faciliter l'accessibilité de la Métropole, par l'adaptation des réseaux de voirie et le développement de modes (transports en commun notamment) complémentaires à l'automobile » ;
- « développer prioritairement l'urbanisation à proximité de l'offre de transports collectifs existante ou projetée ... ». [...] « L'objectif posé par le PLUi-H est d'accueillir en priorité les nouveaux habitants dans le tissu urbain situé au contact de la desserte en transports en commun performante actuelle ou future (réseau structurant : métro, tram, gares, Linéo, etc.) en favorisant l'intensification urbaine. ».

Le POA quant à lui fixe les objectifs de production de logements de chaque groupe de Communes, hors Toulouse, au regard de l'existence et de la temporalité de mise en service du réseau de transports en commun structurant programmé (2020, 2025 ou après 2025).

En terme de traduction réglementaire, certains des grands projets structurants dont les calendriers sont incompatibles avec celui du PLUi-H font l'objet de procédures spécifiques de type déclaration d'utilité publique (TAE, TUS ou TESO). Ces procédures permettent une mise en compatibilité des documents d'urbanisme en vigueur au moment de leur approbation tout en s'assurant qu'elles ne contreviennent pas aux dispositions futures du PLUi-H. D'autres projets, dont les études le permettaient ont pu être traduits par l'instauration d'emplacements réservés ou l'intégration dans les orientations d'aménagement et de programmation. Enfin, les sursis à statuer instaurés par Tisséo Collectivités pour assurer la faisabilité de certains tracés sont annexés au PLUi-H.

Concernant la promotion des modes actifs, le Plan Vélo propose non seulement de développer le réseau de pistes cyclables sur l'ensemble de la Métropole mais s'engage également sur quatre points :

- résorber les discontinuités cyclables,
- déployer un stationnement vélo facilité, sécurisé et peu onéreux pour les usagers,
- développer des services vélos (locations, ateliers de réparation, points d'information...) et des actions d'accompagnement de la pratique,
- développer l'intermodalité avec les autres transports en commun.

Toulouse Métropole a par ailleurs développé un système automatisé de location de vélos disponible 7j/7 et 24h/24 : VÉLÔToulouse. Les stations sont distantes de 200 à 300 m et situées à proximité des stations de métro, des arrêts de bus, des universités, des commerces et des administrations.

D'autres modes de circuler sont proposés aux habitants de la Métropole pour contribuer à réduire l'utilisation de la voiture particulière, réduire l'impact des émissions de gaz à effet de serre, et promouvoir les déplacements faisant appel à l'énergie musculaire (marche à pied, vélo, trottinette, rollers...) ou s'articulant avec des transports en commun ou de nouvelles pratiques de mobilité (covoiturage, autopartage...) :

- Le Pédibus est un système de ramassage scolaire pédestre organisé et effectué par les parents pour accompagner un groupe d'enfants à l'école élémentaire. Il contribue donc à réduire l'utilisation des véhicules légers sur de courtes distances.
- Le Cyclo-ville : il s'agit d'un système de vélo-taxi qui existe à Toulouse depuis 2008.
- L'autopartage avec les services Citiz et Yea : Citiz est un système de voitures en libre-service comportant une flotte de 61 véhicules et Yea vient compléter celle-ci par 20 véhicules utilisables en centre-ville toulousain. Ces services ont été conçus comme une offre complémentaire à celle des transports en commun. Yea se distingue de Citiz par un système de libre-service sans réservation à repérer dans la rue ou via une application mobile dans le périmètre du centre-ville.

Le PADD du PLUi-H dont l'un des axes structurant est la Proximité s'inscrit dans cette dynamique en s'engageant à favoriser le développement des mobilités actives en compléments des déplacements motorisés, à renforcer le recours à la marche à pied et au vélo et en organisant un meilleur partage de l'espace public.

Au niveau réglementaire, les modes actifs trouvent une traduction par le biais des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) à l'échelle de l'îlot. Ils peuvent également être traduits par des emplacements réservés ou des servitudes pour voirie lorsqu'un projet de piste cyclable étudié par Toulouse Métropole est abouti.

Pour favoriser l'usage du vélo, les normes de stationnement pour les deux-roues non motorisés ont été développées pour chacune des destinations du Code de l'urbanisme. Ces normes viennent donc compléter toutes les actions déjà mises en place par la Métropole en matière de déplacements alternatifs à l'automobile.

**Partie 2 : Levier 2 : maîtriser
le développement urbain,
incluant l'intensification
urbaine et la mixité
fonctionnelle à proximité de
gares et axes structurants des
transports en commun**

La réalisation de lignes nouvelles de transport en commun structurante programmée au PDU de la grande agglomération toulousaine fera l'objet de pactes urbains (ex « contrats d'axe ») en coordination avec Tisséo Collectivités, par exemple dans le cas d'une desserte de territoires non encore urbanisés (zones « AU » du PLUi-H). Ils permettent d'aménager les territoires dans une logique d'ensemble et non au fil de l'eau, avec un dimensionnement progressif de l'offre de transport en commun. En l'occurrence, des pactes urbains seront engagés dans le cadre de la mise en service des lignes Linéo.

Les contrats d'axe signés sur les territoires de cohérence 3, 8, 13 et 21 continuent de produire leurs effets. Le contrat d'axe n°3 du BUN a fait l'objet d'une réactualisation en Pacte Urbain Nord signé en 2018. Le Pacte Urbain n°20 entre Colomiers et Comebarrieu vient d'être signé. Le lancement d'un pacte urbain lié au boulevard urbain du Canal de Saint-Martory (BUCSM), devant desservir les communes de Cugnaux, Villeneuve-Tolosane et Portet-sur-Garonne, fait l'objet d'une étude stratégique élargie à tout le secteur sud-ouest de la Métropole qui permettra la préparation de l'actualisation du contrat d'axe n°13 et de son évolution en pacte urbain n°13, de l'élaboration du pacte urbain n°14 (Linéo 11 et BUCSM) et du pacte urbain n°15.

Concernant la desserte de Tournefeuille comprise dans le périmètre urbanisme/transport n°17 du SCoT, Tisséo Collectivités a proposé de lancer l'élaboration du pacte urbain n°17 en 2018, ce secteur faisant déjà l'objet d'une desserte effective par la Linéo n°3 depuis janvier 2019.

Le Pacte Urbain propose une approche globale du développement urbain et se traduit par un acte d'engagement réciproque et volontaire entre AOT, EPCI et communes. Il s'agit d'un outil de coordination évolutif, actualisé en fonction de l'avancement des projets. Ce document a comme objectif la croissance de la qualité du cadre de vie. Celle-ci se traduit par une intensification et une diversification des formes urbaines dans les zones d'influence des transports en commun programmés, selon les caractéristiques des territoires traversés. Le Pacte Urbain est établi selon les niveaux de connaissance du tracé du transport en commun (existant ou programmé / niveau d'offre à définir / desserte d'un secteur en développement dont l'offre en TC reste encore inconnue à ce stade du projet). Celui-ci déterminera un périmètre pertinent selon une logique d'axe. Un diagnostic urbain et un diagnostic de mobilité seront alors établis qui aboutiront au choix d'un « scénario cible » d'aménagement. Le Pacte Urbain est donc constitué d'un diagnostic présentant les enjeux stratégiques pour la ville de demain, d'un scénario de développement urbain, d'une programmation et du phasage des opérations. De façon opérationnelle, le Pacte Urbain est un acte d'engagement permettant d'aboutir à :

- la mise en place d'une veille foncière sur des secteurs stratégiques
- le lancement des études de définition urbaine et de desserte
- la mise en place d'une stratégie foncière
- l'évolution des documents de planification pour traduire réglementairement le projet
- le lancement de procédures opérationnelles.

Il fait l'objet d'un suivi par la mise en place d'une structure ad hoc, qui se réunit annuellement pour faire le bilan en termes de coordination entre les projets urbains et les projets de transport, pour vérifier le respect de la programmation et du calendrier.

Ce bilan permet d'actualiser le Pacte Urbain, document évolutif qui peut être soumis à des ajustements ou des avenants.

L'engagement d'un Pacte Urbain peut résulter de différents maîtres d'ouvrage :

- lorsqu'il s'agit d'une ouverture de zone d'urbanisation future « fermée » (zones AUF du PLUi-H), le pilotage du Pacte Urbain est réalisé par la Métropole ;
- lorsqu'il s'agit de la mise en place d'une offre de service, Tisséo Collectivités est alors à l'initiative du Pacte Urbain.

Si ces modifications nécessitent une évolution du document d'urbanisme, elles seront intégrées dans le cadre de procédures ultérieures.

Le Pacte Urbain ne devient exécutif qu'après signatures des partenaires partie prenante de l'élaboration du document, et suite aux délibérations de la Collectivité et de Tisséo Collectivités.

Le projet de PLUi-H, dont la cohérence urbanisme/transport est l'un des piliers du développement de la ville sur elle-même et de l'extension urbaine, s'articule aux démarches de pactes urbains :

- Les zones d'urbanisation futures inscrites au PLUi-H peuvent être ouvertes, lorsqu'elles sont couvertes par un périmètre de cohérence urbanisme/ transport, dans deux cas de figure :
 - o soit en totalité, lorsque le Pacte Urbain est signé ou en cours de réalisation ; auquel cas, le document d'urbanisme est modifié pour tenir compte du scénario « cible » et de la programmation envisagée ;
 - o soit partiellement, à hauteur de 20 % de la possibilité de construire fixée par les pixels du SCoT, si le Pacte Urbain n'est pas réalisé.
- Si la ligne de transport en commun traverse une zone d'urbanisation future ouverte (« zones AU » du PLUi-H) qui sera amenée à être densifiée, il n'est plus besoin de le justifier au regard d'un contrat d'axe ou d'un pacte urbain déjà signé.

Le livret 1_F du rapport de présentation, relatif à la compatibilité du PLUi-H avec le SCoT détaille les conditions d'ouverture à l'urbanisation des zones concernées au regard des Pactes urbains existants, engagés ou programmés.

Le levier 2 du Projet mobilités trouve également une traduction dans la mise en place d'un seuil minimal de densité au titre de l'article L.151-26 du code de l'urbanisme, qui s'applique dans des zones d'influence de transport en commun structurants. Cet outil est explicité au livret 1C, chapitre 4 « explication des choix retenus au regard des axes transversaux et thématiques en partie 5 « Explication des choix retenus pour la cohérence urbanisme/mobilité ». Ces zones d'influence et leur périmètre d'action ont été déterminés en fonction de la capacité des transports en commun. Le seuil minimal de densité permettra d'agir comme levier d'action pour favoriser l'accueil de population autour de sites bien desservis en transports en commun et très souvent également bien pourvus en commerces et services. Pour garantir la préservation du patrimoine bâti dans ces zones d'influence TC, et donc l'identité métropolitaine, la règle du seuil minimal de densité a été modulée par des dispositions permettant d'adapter les projets de construction au bâti existant présentant qualité architecturale et/ou patrimoniale (Monuments Historiques, Eléments Bâti Protégés, Ensembles Urbains Protégés).

Le PLUi-H fera l'objet, au fur et à mesure de la mise en service de lignes de TC nouvelles, de procédures d'urbanisme permettant de mettre à jour ces zones d'influence des transports en commun et prenant en compte les évolutions réglementaires issues de la programmation des pactes urbains.

**Partie 3 : Levier 3 : mettre
en œuvre un plan de
circulation – stationnement
en optimisant les capacités
résiduelles du réseau routier
structurant**

Concernant la compatibilité du PLUi-H par rapport au levier 3 du Projet Mobilités, Toulouse Métropole a mis en place un plan de circulation adapté aux caractéristiques urbaines de chaque commune. Ces plans de circulation ne peuvent être traduits réglementairement au PLUi-H.

Au regard de la gestion du stationnement, et afin de réduire l'usage de la voiture dans un objectif d'amélioration de la qualité de l'air, le règlement du PLUi-H a déterminé 4 secteurs de stationnement dans la Métropole. Ces secteurs ont été définis à partir des lignes de transport en commun structurants (et au regard du diagnostic du POA) dont la qualité de desserte permet la mise en place de mesures réglementaires spécifiques. Les normes de stationnement ont été harmonisées en prenant en compte la spécificité des territoires. Le livret 1D_1D2_Partie1 détaille ces traductions réglementaires au chapitre II_F: « Les outils de la cohérence urbanisme/mobilité (densité minimale, secteurs de stationnement...) ». Pour favoriser les navettes « domicile-travail » en TC, des normes plafond de stationnement ont été introduites pour la destination « bureau ». Dans le respect de la loi du 20 décembre 2014 **n°2014-1545 relative à la simplification de la vie des entreprises et portant diverses dispositions de simplification et de clarification du droit et des procédures administratives**, les normes de stationnement ont fait l'objet d'une homogénéisation pour les logements locatifs sociaux, les résidences universitaires et les résidences pour personnes âgées et respectent les normes fixées par l'État.

La possibilité de mutualiser les parcs de stationnement a été introduite au règlement de PLUi-H. Ainsi, dans le cas d'opérations complexes développant diverses destinations, les normes pourront adaptées en fonction des besoins en stationnement non simultanés (exemple : stationnement de jour pour les bureaux, stationnement de nuit pour les cinémas).

Le levier 3 du Projet Mobilités préconise également d'optimiser les capacités résiduelles du réseau routier structurant. A cet égard, Toulouse Métropole entend mettre en place ou maintenir, à ces fins, les emplacements réservés ou servitudes pour voirie nécessaires à la réalisation de voies nouvelles ou à l'aménagement des voies existantes s'agissant notamment de l'aménagement du boulevard Eisenhower à Toulouse, de la phase 2 du projet de Liaison Multimodale Sud-Est (LMSE), du projet de Boulevard Urbain du Canal de Saint-Martory (BUCSM), de la Jonction Est ou du projet de liaison des Ramassiers.

1_F_3 : COMPATIBILITÉ AVEC LES DISPOSITIONS PARTICULIÈRES AUX ZONES DE BRUITS DES AÉRODROMES

Le territoire de Toulouse Métropole est concerné par trois PEB relatifs à l'aéroport de Toulouse-Blagnac et aux aérodromes de Franczal et Lasbordes qui impactent 12 communes. Toulouse est la seule commune impactée par les 3 PEB.

Les dispositions prévues dans les PEB sont les suivantes :

	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
CONSTRUCTIONS NOUVELLES A USAGE D'HABITATION				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	Autorisés			
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés		
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés		
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées		Autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances	Autorisées
Autres types (habitat groupé ou collectif)	Non autorisées		Opérations de reconstruction autorisées si rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B, dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixées par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur	Autorisées
INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT				
Rénovation, réhabilitation améliorée, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisée sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances			Autorisée
Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisées sous réserve de se situer dans un des secteurs délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existant, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	Autorisées
EQUIPEMENTS PUBLICS OU COLLECTIFS				
Création ou extension	Autorisée s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisée	

(Source : DSAC sud septembre 2011)

Le PADD prend en compte ces dispositions dans une orientation visant à promouvoir une ville apaisée et responsable :

«La réduction de l'exposition aux nuisances environnementales et aux risques naturels et technologiques constituera un objectif pour le développement urbain. Il s'agit de promouvoir un urbanisme résilient qui intègre la vulnérabilité des biens et des personnes à la façon de penser et d'organiser la ville. »

Cet objectif a trouvé une application concrète dans la définition des secteurs à privilégier pour le développement de la ville sur elle-même. En effet, le PLUi-H souhaite encourager l'optimisation des espaces déjà urbanisés en s'appuyant sur la cohérence urbanisme, mobilité et équipement. Dans la définition des secteurs qui présentent les conditions les plus favorables pour accueillir ce développement ont été soustraits ceux touchés par de fortes contraintes, notamment les courbes A, B ou C du PEB. Ce qui répond aux dispositions des PEB visant à limiter la capacité d'accueil d'habitants des zones exposées aux nuisances.

Les dispositions réglementaires du PLUi-H représentent les courbes de bruit des PEB (A, B, C et D) sur le DGR au 1/15 000° « Informations relatives aux risques et aux nuisances ». Elles constituent une enveloppe dans laquelle le règlement précise que les usages et affectations des sols, constructions et activités sont interdites ou soumises à condition en application des articles L.112-10 et suivant du Code de l'urbanisme. Il renvoie à l'application des prescriptions des PEB de l'aéroport de Toulouse-Blagnac et des aérodromes de Francazal et Lasbordes cités en annexe du PLUi-H.

Dans le choix des zonages, les contraintes liées au PEB ont été intégrées en limitant l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones d'habitat sous courbe C du PEB. Lorsque les zones de projet (AU) comprennent des secteurs sous PEB, les orientations d'aménagement ont été conçues en tenant compte de leurs prescriptions en terme d'organisation spatiale, de programmation et de dispositions constructives (ex : OAP Toulouse Purpan - route de Bayonne).

1_F_4 : PRISE EN COMPTE DU PCAET (PCET de 2012)

Par délibération du 17 décembre 2015, Toulouse Métropole s'est engagée dans l'élaboration du Plan Climat Air Energie Territorial (PCEAT), intégrant la révision du précédent PCET ainsi que le lancement de la démarche Cit'ergie.

Le présent chapitre a pour objet de démontrer la prise en compte de l'ensemble des cibles du PCET de 2012 dans les différentes pièces du PLUi-H. En outre, les orientations données par le nouveau PCEAT à travers la stratégie du Plan Climat adopté le 13 avril 2017 et le projet du PCEAT 2017-2020-2030 adopté le 28 juin 2018 ont été définies en cohérence avec le projet de PLUi-H.

La cible 1 du PCAET est d'atteindre la sobriété énergétique et développer les énergies renouvelables.

P L U I H	PADD	<p><u>« Vers une cohérence urbanisme/énergie : Inscrire une production minimale d'énergie renouvelable »</u></p> <ul style="list-style-type: none"> → promotion du développement des réseaux de chaleur sur le territoire ; → valorisation des énergies fatales (chaleur des eaux usées, des supercalculateurs,...) ; → incitation à la mise en place de solaire photovoltaïque ou thermique dans les projets d'aménagement urbain et les bâtiments publics, etc... ; → définition d'une planification énergétique.
	Règlement/ OAP	<p>→ Les réseaux de chaleur sont développés au sud de Toulouse, notamment pour alimenter les immeubles du secteur du Mirail, et également au nord, pour ceux du secteur des Izards.</p> <p>Les opérations d'ensemble, permis d'aménager et permis valant division participeront par leur conception, leur architecture et leur construction à la mise en œuvre des objectifs de performances énergétiques: bâtiment économe en énergie, confort d'été, ventilation naturelle des bâtiments sera recherchée en privilégiant les logements traversants ainsi que l'orientation Nord/Sud, réduction de l'énergie grise des matériaux employés, usage des énergies renouvelables ou de récupérations, valorisation des ressources spécifiques liées à la localisation, mobilité douce, auto-partage, etc.</p> <p>Dans les zones N et A, les implantations de site de production d'énergie photovoltaïque sont autorisées à condition d'être sur un bâtiment ou au sol, s'il s'agit uniquement d'un site pollué répertorié dans la base de donnée BASOL, d'une friche industrielle ou d'une ancienne décharge.</p>
	POA	<p>Le POA développe des actions dont l'ambition est de conférer aux opérations de construction neuve un niveau élevé de performance énergétique et climatique (labels NF Habitat de Toulouse Métropole, démarche HQE, énergie positive, conception bioclimatique, domotique,...), en perspective de l'application de la Réglementation Thermique 2020.</p> <p><u>Parc public</u></p> <p>Ces actions sont particulièrement mises en œuvre dans le parc locatif social dans un objectif de production de bâtiments économes en charges et de réduction de la précarité énergétique des ménages les plus modestes. En complément, des actions de sensibilisation des locataires aux éco-gestes sont développées en lien avec le PCAET, en vue d'atteindre dans la pratique la performance énergétique requise.</p> <p>Plus globalement, les opérateurs sociaux développent des actions permettant aux locataires de maîtriser leurs factures d'énergie, d'eau et de réduire l'impact environnemental et sanitaire lié aux usages du logement. D'autres actions d'innovation ont un impact positif sur la sobriété énergétique des logements : promotion d'utilisation d'énergies renouvelables dans les constructions neuves, raccordement au réseau de chaleur urbain, bâtiments et logements « intelligents » en lien avec la démarche Smart City,...</p> <p><u>Parc privé</u></p> <p>Le POA prévoit également des actions sur le parc privé existant qui visent les économies de charges, dans le cadre de dispositifs contractualisés avec l'Agence Nationale de l'Habitat (ANAH), en faveur des copropriétés en difficulté, des locataires et propriétaires à revenus modestes. Sont développées des actions de prévention et d'information des ménages sur les enjeux et les outils de l'amélioration énergétique des logements, ainsi que des formations des professionnels de la gestion immobilière (syndics de copropriété notamment).</p>

La cible 2 du PCAET est de valoriser et développer les mobilités durables pour les personnes et les marchandises.		
P L U I H	PADD	<p><u>« Lien urbanisme-mobilité : Privilégier le développement de la ville sur elle-même, en renforçant le lien entre urbanisme-mobilités et équipements »</u></p> <ul style="list-style-type: none"> → Favoriser l'accessibilité de la Métropole par l'adaptation des réseaux de voirie et le développement de modes complémentaires à l'automobile. → Développer prioritairement l'urbanisation à proximité de l'offre de transports collectifs existante ou projetée. → Intensifier la ville, mais de manière qualitative, partagée avec les habitants, et en harmonie avec les caractéristiques du tissu urbain. → Rechercher des cohérences entre l'investissement public et le projet urbain. <p><u>« Mettre la multimodalité au cœur de l'organisation urbaine »</u></p> <ul style="list-style-type: none"> → Favoriser le développement des mobilités actives en complément des déplacements motorisés. → Renforcer le recours à la marche à pied et au vélo. → Organiser un meilleur partage de l'espace public, y compris de la logistique urbaine (réflexion de fond sur les équipements logistiques, et plus globalement le trafic de marchandises) afin de limiter l'impact sur le cadre de vie sans nuire à la vitalité économique du territoire. → Accompagner l'émergence de nouveaux comportements.
	Règlement/ OAP	<p><u>Outils de la cohérence urbanisme transport</u></p> <p><u>Seuil minimal de densité :</u></p> <p>Dans les zones d'influence des transports en commun identifiés au document graphique, les projets de construction doivent atteindre au moins 50 % de la surface de plancher de l'unité foncière considérée résultant de l'application concomitante des dispositions écrites (dispositions communes et spécifiques) et graphiques du règlement (exemples : prospects, emprise au sol, hauteurs, EBC, EVP, etc.), liées à chacune des zones du règlement.</p> <p><u>Règles de stationnement :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Les normes de stationnement pour véhicules motorisés et 2 roues sont harmonisées et ont pris en compte les spécificités du territoire. Elles contribuent à libérer l'espace public et favoriser la pratique d'autres modes de déplacements. - Les zones de stationnement ont été définies en fonction des groupes de communes du POA. Ces groupes ont été déterminés en fonction de la qualité de leur desserte en transport en commun dans l'objectif de la cohérence Urbanisme/Transport. Ces périmètres ont été adaptés en fonction de la continuité urbaine, des limites géographiques, puis croisés avec les cartes de taux de motorisation des ménages (INSEE 2012) pour aboutir à la définition de 4 secteurs de stationnement proposant des normes adaptées aux territoires et leurs enjeux. - Des secteurs de stationnement pour les véhicules motorisés ont été introduits en lien avec les zones d'influence de transports en commun structurants. - La mutualisation du stationnement a été intégrée dans le règlement. - Le stationnement vélo est généralisé sur toute la métropole et pour toutes les destinations. <p>Les OAP peuvent définir les principes d'aménagement et conditions d'aménagement de la zone en détaillant, autant que nécessaire, les orientations relatives à la desserte de transport en commun, aux modes actifs, à la desserte des terrains par les voies et aux besoins en matière de stationnement.</p>

	POA	<p>Les objectifs de production de logements par commune définis dans le POA relèvent d'une méthode qui suit deux principes majeurs contribuant fortement à mettre les habitants en capacité d'utiliser des modes de déplacement actifs et/ou compatibles avec un développement durable de la Métropole :</p> <ul style="list-style-type: none">- la programmation de la construction des logements dans des secteurs privilégiés d'accueil de l'habitat à proximité des transports en commun structurants, des équipements, services et commerces de proximité;- la priorisation du développement de l'habitat au sein du tissu urbain constitué, en ne mobilisant l'extension urbaine que si nécessaire pour satisfaire l'accueil de population.
--	------------	--

La cible 3 du PCAET est de réduire la précarité énergétique des personnes les plus modestes

P L U I H	PADD	<p><u>« Améliorer le parc de logements existants pour assurer son attractivité »</u></p> <ul style="list-style-type: none"> → optimisation des actions de réhabilitation du parc privé à poursuivre, → amélioration de l'habitabilité du parc social (remise à niveau thermique et énergétique).
	Règlement/ OAP	<p><i>Voir les règles en faveur de la performance énergétique et climatique des constructions (cible 4)</i></p>
	POA	<p><u>Parc Public</u></p> <p>Le POA développe des actions mises en œuvre notamment dans le parc locatif social dans un objectif de réduction de la précarité énergétique des ménages les plus modestes. En plus des actions de réhabilitation énergétique soutenues par Toulouse Métropole, un accompagnement est effectué en faveur des locataires du parc social, afin de les initier aux écogestes (tri sélectif, compostage, ventilation...), de réduire leur consommation d'eau et d'énergie et plus globalement d'abaisser le montant de leurs charges locatives. Le raccordement au réseau de chauffage urbain, encouragé par Toulouse Métropole, participe également à l'atteinte de l'objectif ciblé par le PCAET.</p> <p><u>Parc privé</u></p> <p>Le POA prévoit également des actions sur le parc privé existant qui visent conjointement la réduction des gaz à effet de serre, les économies de charges et la lutte contre la précarité énergétique, dans le cadre de dispositifs contractualisés avec l'Agence Nationale de l'Habitat (ANAH), en faveur des copropriétés en difficulté, des locataires et propriétaires à revenus modestes.</p>

La cible 4 du PCAET est de produire des bâtiments à haute performance énergétique et climatique en construction neuve et réhabilitation.

P L U I H	PADD	<p><u>« Vers une cohérence urbanisme/énergie : Diminuer les dépenses énergétiques »</u></p> <ul style="list-style-type: none"> → Développer une vision conjointe « urbanisme / énergie » des constructions. → Avoir une vision énergie transversale et coordonnée des réseaux électriques, gaz et chaleur : optimiser les dépenses d'aménagement et valoriser au mieux le mix énergétique. → Promouvoir une gestion intelligente des énergies (production / consommation par le développement du stockage et des réseaux intelligents). → Privilégier les solutions passives et innovantes (énergies fatales, conception bioclimatique, performance énergétique des bâtiments, etc...). <p><u>« Créer les conditions pour renforcer l'attachement des habitants à leur quartier et à leur commune »</u></p> <ul style="list-style-type: none"> → Favoriser le confort climatique des espaces publics et privés par la prise en compte et l'application des principes de conception bioclimatique dans les projets urbains, accompagnés de préconisations et prescriptions adaptées. <p><u>« Améliorer le parc de logements existants pour assurer son attractivité »</u></p> <ul style="list-style-type: none"> → Optimisation des actions de réhabilitation du parc privé à poursuivre. → Amélioration de l'habitabilité du parc social (remise à niveau thermique et énergétique).
	Règlement / OAP	<p><u>Outils en matière de performance énergétique et climatique :</u></p> <p>- <u>Coefficient de surfaces éco-aménageables (CSE)</u> : permet de prendre en considération d'autres surfaces au sol, en façade ou en toiture pour favoriser un cadre de vie plus vert, diminuer l'effet d'îlot de chaleur urbain et l'assèchement de l'atmosphère dans les zones très denses et/ou très minéralisées sur lesquelles la possibilité de dégager des emprises au sol libres est très limitée. Ce coefficient est également utile en zone d'activités économiques pour favoriser la qualité des espaces accompagnant le bâti.</p> <p>- <u>Règles d'objectif (dispositions communes du règlement écrit) :</u></p> <p>Pour les opérations d'ensemble, afin d'éviter l'accumulation de chaleur et favoriser la lutte contre l'îlot de chaleur urbain :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des revêtements de façades de couleur claire (ou à albédo fort) et à forte émissivité seront recherchés ; - la création d'une bande intermédiaire végétalisée sera privilégiée entre les pieds de façades des bâtiments (ne comportant pas de baie, d'accès...etc) et les espaces libres perméables (voirie, stationnement, etc.). - pour assurer la protection des bâtiments contre les rayonnements solaires, il est recommandé de prévoir des ombrières, soit naturelles avec arbres à feuilles caduques, soit avec des protections incluses sur la façade du bâtiment, verticales à l'est et à l'ouest et horizontales au sud, - la ventilation naturelle des bâtiments sera recherchée en privilégiant les logements traversants ainsi que l'orientation nord/sud, - les opérations d'ensemble, permis d'aménager et permis valant division participeront par leur conception, leur architecture et leur construction à la mise œuvre des objectifs de performances énergétiques.

		<ul style="list-style-type: none"> - <u>Possibilité d'adaptation des règles pour prendre en compte les préoccupations énergétiques et climatiques</u> : les opérations d'ensemble peuvent bénéficier d'une adaptation des règles d'implantation sous réserve de justifications particulières, notamment des mesures architecturales et des solutions d'énergies renouvelables et autres critères aboutissant à une conception bio climatique du projet. <p>Les OAP contiennent des prescriptions relatives au confort climatique à l'échelle de l'îlot et de la construction qui ont pu être mises en œuvre en fonction du contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - favoriser l'ombrage des espaces publics; - végétaliser les coeurs d'îlots et les abords des bâtiments; - renforcer les techniques alternatives de gestion des eaux pluviales (noues, prairies humides, etc.); - éviter l'imperméabilisation des espaces libres (cheminements doux, places, parkings...); - réserver des zones pour la végétalisation de pleine terre; - permettre la ventilation naturelle; - privilégier l'orientation nord-sud; - choix des matériaux de revêtement: couleur claire (albédo élevé), forte émissivité, « cool materials » .
	<p>POA</p>	<p>Le POA développe des actions dont l'ambition est de conférer aux opérations de construction neuve un niveau élevé de performance énergétique et climatique, en perspective de l'application de la Réglementation Thermique 2020.</p> <p><u>Parc public</u></p> <p>Ces actions sont particulièrement mises en œuvre dans le parc locatif social, avec le soutien apporté par Toulouse Métropole aux opérateurs dans leur démarche volontariste de réaliser des opérations de très haute qualité énergétique et/ou environnementale (labels NF Habitat de Toulouse Métropole, démarche HQE, énergie positive, conception bioclimatique, domotique...): expérimentation de nouveaux procédés d'ingénierie et de construction, appui au programmes de recherches et développements du territoire, labellisation de qualité avec des organismes certificateurs.</p> <p>Dans le parc social ancien, Toulouse Métropole soutient les programmes de réhabilitation énergétique portés par les opérateurs sociaux, avec comme objectif un changement de classe énergétique des logements et la réduction de l'impact environnemental de ce parc particulièrement énergivore.</p> <p><u>Parc privé</u></p> <p>Le POA prévoit également des actions sur le parc privé existant qui visent l'amélioration des performances énergétiques et la réduction des gaz à effet de serre, dans le cadre de dispositifs contractualisés avec l'Agence Nationale de l'Habitat (ANAH), en faveur des copropriétés en difficulté, des locataires et propriétaires à revenus modestes.</p>

La cible 5 du PCAET est de généraliser les démarches d'urbanisme durable sur l'ensemble du territoire.

P L U I H	PADD	<p><u>« Créer les conditions pour renforcer l'attachement des habitants à leur quartier et à leur commune »</u></p> <p>→ Développer les éco-quartiers métropolitains, et plus globalement et encourager l'engagement dans un processus « d'éco-développement urbain ».</p> <p><u>« Promouvoir une ville apaisée et responsable »</u></p> <p>→ Intégrer les enjeux sociaux et environnementaux à la qualité résidentielle.</p> <p>→ Prise en compte de la sécurité et de la santé à améliorer dans l'aménagement urbain.</p>
	Règlement/ OAP	<p>La traduction des projets en OAP a été conçue dans une approche d'urbanisme durable et transversal qui facilite l'appropriation des principes d'aménagement et conditions d'aménagement de la zone suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - mixité fonctionnelle et sociale : définit les orientations programmatiques, quantitatives et qualitatives, ainsi que le traitement des espaces partagés, - qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère : précise les attendus en matière de qualité architecturale, la qualification des degré d'intensification (forme urbaine, hauteur) et les éléments de patrimoine bâti et paysagers à préserver, - qualité environnementale et prévention des risques et nuisances : détaille les composantes de la Trame Verte et Bleue du site, les éventuels risques et nuisances à prendre en compte et les objectifs en matière de confort climatique, - déplacements : regroupe les orientations relatives à la desserte de transport en commun, aux modes actifs, à la desserte des terrains par les voies et aux besoins en matière de stationnement ; - desserte des terrains par les réseaux : précise notamment les prescriptions en matière de gestion des eaux pluviales, et assainissement.
	POA	<p>Les objectifs de production de logements par communes définis dans le POA relèvent d'une méthode qui suit deux principes majeurs issus du PADD et fondés sur un développement durable de la Métropole :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La programmation de la construction des logements dans des secteurs privilégiés d'accueil de l'habitat à proximité des transports en commun structurants, des équipements, services et commerces de proximité. - La priorisation du développement de l'habitat au sein du tissu urbain constitué, en ne mobilisant l'extension urbaine que si nécessaire pour satisfaire l'accueil de population. <p>Dans cette démarche, la Trame Verte et Bleue est préservée, et la consommation des espaces agricoles pour développer de l'habitat est réduite à la seule nécessité, pour certaines communes, d'accueillir de nouveaux habitants.</p> <p>Le POA porte également un engagement de Toulouse Métropole en faveur de la qualité des logements, notamment au travers de sa démarche de qualité d'usage avec les professionnels de la construction et le projet d'une maîtrise d'usage partagée en amont avec les habitants.</p>

La cible 6 du PCAET est de préserver les ressources naturelles et agricoles et réduire les impacts des activités.

P L U I H	PADD	<p><u>« Faire du paysage et de la trame verte et bleue, des éléments fondateurs du projet métropolitain »</u></p> <p><u>« Faire le choix d'une extension urbaine maîtrisée afin de préserver l'équilibre actuel entre espaces urbains, agricoles et naturels »</u></p> <p><u>« Renforcer la cohérence entre le projet urbain et la politique de gestion de l'eau et de protection des milieux aquatiques »</u></p> <p><u>« Proposer un développement urbain respectueux de la vocation agricole du territoire et articuler développement urbain et agriculture »</u></p>
	Règlement/ OAP	<p><u>Préservation des ressources</u></p> <p>Délimitation et définition des zones A et N :</p> <p>Le zonage A vise à préserver les espaces agricoles de l'urbanisation afin de maintenir et de développer une activité économique de proximité tout en préservant les paysages ruraux qu'elle génère et qui participent à l'identité de certaines communes situées en seconde couronne de la grande agglomération toulousaine.</p> <p>La zone agricole se décline en 3 secteurs distincts :</p> <ul style="list-style-type: none"> → La zone agricole stricte (A), → La zone agricole protégée (A1) dont la vocation est de protéger les espaces paysagers de grande qualité. Tous types de constructions, y compris celles liées aux exploitations agricoles y sont interdites. → Les Secteurs de Taille Et de Capacité Limitées (STECAL), permettent d'encadrer l'urbanisation des sites accueillant des constructions et des activités existantes au sein de la zone agricole et d'y autoriser de nouvelles constructions et extensions limitées de façon très encadrée et restrictive. <p>La zone N permet de protéger des sites naturels dans toute leur diversité et pluralité. Elle se décline en 4 zones :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La zone naturelle stricte (NS) où la constructibilité est très restreinte afin de protéger les paysages et la biodiversité. - La zone naturelle de loisirs (NL) recentrée sur les usages de loisirs (jardins partagés) et de sports de plein air où la constructibilité est également limitée et restreinte. - La zone naturelle spécifique aux activités de carrières (NC). - Les Secteurs de Taille Et de Capacité Limitées (STECAL) permettent de maîtriser l'urbanisation des sites accueillant déjà des constructions au cœur des zones naturelles et d'autoriser de nouvelles constructions de façon très encadrée et restrictive pour garantir la protection des espaces naturels. <p><u>Outils de protection de la biodiversité :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> → EBC : interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisements. → EVP : autorise les constructions et aménagements modérés sans impacter l'unité générale de l'EVP au sens où la conservation de la végétation doit être manifeste et majeure. → EICE : terrains cultivés ou espaces non bâtis inconstructibles en zones urbaines pour le maintien des continuités écologiques à protéger.

		<ul style="list-style-type: none"> → Secteur de biodiversité : espaces favorables aux dynamiques et fonctionnalités écologiques sur le long terme qui ont vocation à renforcer et à développer la biodiversité sur le territoire en conservant les milieux sources de la biodiversité mais aussi en permettant la reconnexion de ces espaces et d'inverser la dynamique de perte de biodiversité. → Traitement des espaces non bâtis : préservation des arbres existants, création d'espaces verts avec recherche de la composition d'un espace vert d'un seul tenant et participant à la formation d'îlot vert. <p>Réduction des impacts des activités</p> <ul style="list-style-type: none"> → <u>Règles d'objectif</u> (dispositions communes du règlement écrit) : définition d'un périmètre de dépassement des valeurs limites pour la protection de la santé en NO₂ dans lequel les constructions devront tenir compte de cette problématique. → <u>Possibilité d'adaptation des règles de constructibilité</u> pour rendre en compte la pollution de l'air dans mise en œuvre opérationnelle des projets. <p>OAP</p> <p>Une correspondance entre la légende de la carte de la Trame Verte et Bleue et la légende du schéma des OAP a été établie afin de guider au mieux la retranscription de la TVB dans les projets.</p> <p>Un « memento » accompagnant les données sur le diagnostic agricole a été remis aux concepteurs d'OAP pour les guider dans :</p> <ul style="list-style-type: none"> → la mobilisation du zonage et des outils d'urbanisme adaptés au maintien de la vocation agricole des espaces demeurant cultivés, → travailler finement à l'intégration de l'activité agricole maraîchère avec l'urbanisme, → veiller au traitement des franges garantissant la compatibilité entre activités agricoles périphériques et l'habitat (circulation des engins agricoles, limitation des nuisances,...). <p>Les projets et leur traduction en OAP déclinent notamment les orientations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> → la Trame Verte et Bleue : protéger les réservoirs de biodiversité et les milieux aquatiques, préserver, restaurer et créer des corridors écologiques, protéger et développer la nature en ville, réduire les îlots de chaleur urbain, → la protection et la valorisation des espaces agricoles, composante forte du territoire à protéger des impacts du développement urbain.
	<p>POA</p>	<p>Les objectifs de production de logements par commune définis dans le POA relèvent d'une méthode qui suit deux principes majeurs issus du PADD :</p> <ul style="list-style-type: none"> → la programmation de la construction des logements dans des secteurs privilégiés d'accueil de l'habitat à proximité des transports en commun structurants, des équipements, services et commerces de proximité ; → la priorisation du développement de l'habitat au sein du tissu urbain constitué, en ne mobilisant l'extension urbaine que si nécessaire pour satisfaire l'accueil de population. <p>Dans cette démarche, la Trame Verte et Bleue est préservée, et la consommation des espaces agricoles pour développer de l'habitat est réduite à la seule nécessité, pour certaines communes, d'accueillir de nouveaux habitants.</p>

La cible 7 du PCAET est d'impliquer tous les acteurs du territoire et mobiliser tous les moyens d'action nécessaires, notamment en adaptant le territoire au changement climatique et en impulsant la croissance verte et l'économie circulaire.

P L U i H	PADD	L'engagement dans une dynamique d'adaptation au changement climatique est l'un des enjeux et défis qui ont été dégagés et partagés par l'ensemble des acteurs du territoire pour constituer l'assise du PADD.
	Règlement/ OAP	Toutes les dispositions présentées précédemment représentent des leviers d'actions pour mettre en œuvre cet objectif. S'adressant à la population comme aux professionnels de l'immobilier et de la construction, le PLUi-H contribue à la mobilisation des acteurs du territoire.
	POA	<p>Dans ses orientations, le POA met en place un partenariat pérenne et régulier avec l'ensemble des acteurs de l'habitat : pouvoirs publics, professionnels de la construction, associations,...</p> <p>Dans ce partenariat, Toulouse Métropole encourage, dans le cadre des actions développées dans le POA, la qualité des logements :</p> <ul style="list-style-type: none"> → qualité énergétique et/ou environnementale (démarche HQE, énergie positive, conception bioclimatique, domotique...) : expérimentation de nouveaux procédés d'ingénierie et de construction, appui au programmes de recherches et développements du territoire, labellisation de qualité avec des organismes certificateurs → qualité d'usage avec les professionnels de la construction projet d'une maîtrise d'usage partagée en amont avec les habitants. <p>Des contrats d'engagements pluriannuels sont signés entre Toulouse Métropole et les opérateurs sociaux, avec des engagements réciproques comportant des dispositions prenant en compte le changement climatique et la réduction des gaz à effet de serre.</p>