PLUi-H

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



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

2 - PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durables)

aua/Toulouse aire métropolitaine

toulouse métropole

PLUi-H

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



Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Débat en Conseil de la Métropole du 15 décembre 2016

aua/T

toulouse métropole

Sommaire

SOCLE 5
Vision métropolitaine et orientation stratégiques

Préambule 7
Optimisation 11
Proximité 19
Cohésion 24

THEMES ET TERRITOIRES 31
Orientation thématiques

Trame verte et bleue 33
Centralités de proximité 37
Développement urbain 41
Espaces agricoles 45
Synthèse 49

Introduction générale

Le PADD du PLUi-H de Toulouse Métropole se compose de deux parties : le « Socle » et le volet « Thèmes et Territoires ».

Le Socle, tronc commun du PADD, décline en orientations générales la vision métropolitaine de son projet de planification, au travers notamment des trois grands axes sur lesquels se sont appuyées les différentes étapes d'animation qui se sont tenues en 2015 : l'optimisation, la proximité, la cohésion. Le thème de la transition (énergétique, climatique) a été abordé de manière transversale dans chacun de ces axes stratégiques, à la manière d'un fil conducteur des différentes orientations proposées.

Feuille de route pour le PLUi-H, le Socle intègre également des éléments qui ont été définis comme des invariants du projet (objectifs démographiques, production en logements notamment) et se nourrit des enjeux issus du diagnostic tout autant que ceux liés au contexte environnemental et économique actuel.

Ce premier volet du PADD a été enrichi et complété, dans une deuxième étape conduite durant le premier semestre 2016, par un travail de spatialisation marqué par l'organisation d'ateliers territoriaux. Ces ateliers ont permis de traduire et de cartographier les orientations générales à travers quatre orientations thématiques : la Trame Verte et Bleue, les centralités de proximité, le développement urbain et les espaces agricoles.

Ces déclinaisons spatiales, qui composent la partie « Thèmes et Territoires » du PADD, sont organisées sous forme de fiches. Ces dernières sont articulées autour d'une restitution cartographique qui traduit un principe et s'accompagnent de modalités de mise en œuvre sous forme rédactionnelle.

Vision métropolitaine et orientations générales

SOCLE

L'engagement dans une dynamique d'adaptation au changement climatique

Dans un contexte de transition climatique sensible pour un territoire particulièrement exposé, la prise en compte des facteurs de vulnérabilité dans la conception de la ville est un enjeu fort, afin d'en limiter les impacts sur les populations présentes et à venir.

Le confortement de l'attractivité et du niveau de croissance du territoire

L'attractivité du territoire, qui repose à la fois sur un socle économique solide et une forte croissance démographique, est à conforter, en maintenant les familles sur la Métropole, en pérennisant l'ancrage de l'activité locale et en garantissant l'accessibilité du territoire.

Une gestion économe et une optimisation du capital foncier

La Métropole dispose d'un potentiel foncier suffisant qui peut lui permettre une gestion économe de ses ressources (espaces naturels et agricoles), par un recentrage de l'urbanisation sur la ville constituée et une recherche de cohérence entre développement urbain, mobilités, équipements.

Préambule

LES GRANDS ENJEUX ET DÉFIS DU PLUi-H

Dans le cadre de l'élaboration du diagnostic et des différentes étapes d'animation du processus d'élaboration du PLUi-H qui ont accompagné cette première phase du travail, plusieurs enjeux et défis ont été dégagés et partagés par l'ensemble des acteurs du territoire. Ils constituent l'assise du PADD.

Une ambition forte en matière d'amélioration de la mobilité

La logique de croissance dans laquelle est la Métropole impose tout à la fois une optimisation des réseaux (routiers, transports en commun, etc.), un renforcement de l'articulation entre urbanisme et mobilités dans la ville constituée ou en projet, le développement d'une offre diversifiée facilitant le report modal.

Une meilleure réponse aux attentes des habitants et des usagers

La recherche d'un nouveau modèle de développement urbain, axé sur une nouvelle manière de concevoir le rapport de la ville à ses espaces naturels et agricoles très présents, peut permettre d'améliorer le bien-être sur le territoire, tout en répondant aux enjeux climatiques.

Une amélioration de la diversité urbaine et des échanges au sein de la ville

Riche de nombreux territoires diversifiés, au premier rang desquels figure le maillage des centralités, Toulouse Métropole est en mesure d'offrir à ses habitants actuels et futurs les conditions d'accueil et de cadre de vie propices à leur épanouissement.

Un maintien de la cohésion sociale, par l'accompagnement de la croissance

La solidarité entre les territoires et la fluidification des parcours (résidentiels, professionnels, etc.), l'amélioration des réponses apportées aux besoins quotidiens des populations, constituent des enjeux forts face à l'importance de la croissance que connaît le territoire.

La production d'une ville agréable à vivre pour ses habitants

L'intégration des populations à la ville implique la promotion d'un urbanisme de projet, qui permette d'offrir une qualité architecturale et d'usage des espaces, et d'assurer une bonne intégration des nouvelles constructions dans leur environnement, en s'appuyant sur des formes urbaines respectueuses des qualités patrimoniales et des identités des quartiers. L'objectif est également de réduire l'exposition des habitants, actuels et futurs, aux risques et nuisances.

La protection du patrimoine, entre identité et rayonnement de la Métropole

Le patrimoine est un élément fort, constitutif de l'identité métropolitaine. Sa sauvegarde et sa mise en valeur constituent pour les 37 communes tout autant une nécessité qu'une réponse apportée à la demande des habitants et des usagers. C'est aussi une reconnaissance des attraits de la Métropole et l'affirmation d'une dynamique territoriale participant à son rayonnement international.

UN CONTEXTE ÉCONOMIQUE PARTICULIER, DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PLUi-H

Au-delà des enjeux d'aménagement que soulèvent les grandes tendances de fonctionnement et d'évolution du territoire, le contexte économique particulier dans lequel est élaboré le PLUi-H de Toulouse Métropole, constitue en soi une exigence majeure à prendre en compte, dans les choix de développement que pose le projet.

En effet, après une période d'une trentaine d'années où l'intervention de la collectivité a pu s'effectuer sans contraintes financières lourdes, le développement du territoire est aujourd'hui à mettre en perspective avec une période de stagnation des ressources.
Pour autant, dans un contexte de forte attractivité de la Métropole, il y a une nécessité « à assumer le développement démographique et économique », en trouvant la bonne corrélation entre le niveau de développement démographique et la réalisation des équipements nécessaires à l'accueil des populations.
Dans ce cadre, les financements pour les investissements sont aujourd'hui à trouver sur le territoire lui-même et beaucoup moins à l'extérieur. Il n'est en effet plus possible, pour offrir des services à la population, d'être dans une logique d'addition. Le développement de la Métropole doit dès lors s'envisager dans une optique de rationalisation, d'équilibre et de mutualisation.

DANS CE CONTEXTE, QUELLE AMBITION POUR LE PADD ?

Entre attractivité et sobriété, proposer un projet de territoire pour 900 000 habitants à horizon 2030

Le diagnostic a montré que la Métropole connaît depuis une vingtaine d'années un rythme annuel moyen de croissance de l'ordre de 8 000 habitants par an. Stimulé par l'attractivité économique du territoire, ancré sur un solde naturel parmi les plus élevés de France (à lui seul les trois-quarts de la progression démographique), ce rythme de croissance représente en soi une véritable richesse pour le territoire, en constituant une garantie de diversité de populations, d'âges, et une optimisation des équipements et services.
En conséquence, sur la base d'une projection démographique ayant pour « T0 » l'année 2012, le territoire, qui compte aujourd'hui près de 740 000 habitants, doit se préparer à accueillir environ 150 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030, la population métropolitaine passant ainsi à près de 900 000 habitants.
Toulouse Métropole se distingue des autres grandes agglomérations françaises par sa capacité à créer des emplois. Cette capacité qui constitue un des principaux facteurs de performance et d'attractivité du territoire repose sur le dynamisme « pluriel » de l'économie toulousaine : des activités productives importantes qui témoignent de l'ouverture à l'international du territoire et des activités présentielles qui répondent aux besoins des populations.
La composante économique de la stratégie métropolitaine doit être pensée comme un élément essentiel dans l'organisation et la planification territoriale. En conséquence, le territoire qui compte aujourd'hui près de 450 000 emplois, doit se préparer à accueillir entre 5 000 et 6 000 emplois par an et proposer une offre territoriale qui réponde aux perspectives de développement de toutes les activités, qu'elles soient productives ou résidentielles.
Dans un contexte de changement climatique et de transition énergétique qui impliquent une vigilance accrue quant-au mode de développement urbain qui sera privilégié, le PLUi-H doit faire écho à la nécessité d'entretenir le cercle vertueux de la dynamique toulousaine, tout en ancrant la manière de produire la ville dans une approche plus durable et plus frugale de développement.

Un projet qui traduit l'ambition européenne du territoire toulousain

Pour atteindre et se maintenir dans les standards internationaux, l'ambition européenne est à conforter afin que le territoire toulousain se positionne au meilleur niveau sur le champ du rayonnement métropolitain et international.
Plusieurs leviers sont à actionner dans cet objectif :

- conforter la « grande » accessibilité de et vers la Métropole (aérienne, ferroviaire, routière) au travers des grands projets : Toulouse Aerospace Express (TAE), Ligne Grande Vitesse (LGV), Aménagements Ferroviaires Nord Toulousain (AFNT), etc.
- inscrire des grands projets de dimension internationale : Parc des Expositions (PEX), Toulouse EuroSudOuest (TESO), Toulouse Aerospace, UNESCO, Grand Parc Garonne, etc.
- préparer la ville de demain : construire la ville intelligente (Smart City) pour faciliter la vie des citoyens et rendre l'action publique plus efficace ;
- offrir les conditions nécessaires au développement des activités économiques créatrices d'emploi ;
- permettre la consolidation de l'ancrage des moteurs économiques locaux (extension et renouvellement) ;
- développer l'économie de la connaissance (université/campus, recherche, etc.), et la politique culturelle de la Métropole ;
- renforcer l'attractivité de la Métropole au travers de la valorisation de son « grand » patrimoine : monuments et sites classés/inscrits ; canal du Midi ; biens inscrits sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, etc.

Un projet qui soutient et accompagne l'attractivité en misant sur la qualité de vie

Si la dynamique de croissance que connaît le territoire constitue une véritable valeur ajoutée pour son développement, elle exige une implication forte et constante de la collectivité afin de maintenir une qualité de vie, une diversité, une proximité qui sont des « signatures » de la Métropole et des facteurs d'attractivité pour sa population.
La politique d'accueil mise en place nécessite ainsi de mettre l'habitant au cœur du processus de développement métropolitain, tout autant que de gérer de manière économe les ressources, afin de préserver la valeur et la diversité du territoire. Elle repose également sur le maintien des identités des espaces qui le composent, tant dans la personnalité de ses quartiers ou villages, que dans la qualité de ses espaces naturels et agricoles.

Les axes suivants structurent donc le projet :

- **Une politique d'accueil à la hauteur de l'attractivité métropolitaine :**
  - capter de nouveaux habitants et retenir les familles sur le territoire ;
  - développer la qualité de l'offre en logement ;
  - répondre aux besoins de mobilité des habitants ;
  - conforter le tissu de commerces, services et équipements ;
  - minorer les inégalités et effets de ségrégation ;
  - organiser une offre foncière et immobilière adaptée à la demande des entreprises ;
  - valoriser les portes métropolitaines inscrites au SCoT comme territoires stratégiques pour l'accueil et la mixité urbaine.

- **Une croissance urbaine résolument inscrite dans une logique de développement durable :**
  - infléchir les modèles de développement pour faire face à la raréfaction des ressources ;
  - maîtriser l'extension urbaine ;
  - diminuer l'impact des activités humaines sur l'environnement ;
  - prioriser le développement de l'urbanisation dans les secteurs les mieux desservis en transports en commun.

- **Une recomposition de la ville sur elle-même, soucieuse de l'harmonie et du « bien-être » urbain :**
  - changer la manière de produire la ville ; recomposer l'existant en faisant preuve de créativité, mais en ayant le souci permanent de la qualité ;
  - entretenir les agréments de la vie urbaine ; garantir un cadre de vie attractif ;
  - conforter le sentiment d'attachement au quartier, en maintenant la personnalité des quartiers et leur unité, notamment lorsqu'elle est perçue en tant que patrimoine urbain ;
  - protéger les habitants des risques et nuisances.

- **Un environnement à considérer pour ce qu'il apporte à la qualité de la vie et au bien commun :**
  - conforter les continuités vertes et bleues ;
  - réduire l'impact du changement climatique et s'adapter à ses effets : diminuer notamment les effets des Îlots de Chaleur Urbains (ICU) dans les zones urbanisées, en renforçant la place de la nature en ville et grâce à des formes urbaines et choix d'urbanisme adaptés ;
  - entretenir la singularité (patrimoine, identité, etc.) en rendant attractif la présence des canaux du Midi, Latéral, de Brienne (aménagements, mise en valeur des berges, etc.).

Un PLUi-H qui traduit une vision métropolitaine du projet, tout en étant l'expression des territoires

Le présent PLUi-H s'inscrit en continuité de la vision prospective territoriale portée par le Projet Métropolitain.
Le PLUi-H de Toulouse Métropole est un document d'urbanisme qui ne constitue pas une juxtaposition de projets communaux, mais affirme une vision globale et partagée du développement du territoire.
A ce titre, il s'appuie sur un projet qui couvre la totalité du territoire (il n'y a pas de « blancs ») et qui s'inscrit dans une logique de cohérence avec le développement des territoires périphériques. Ce projet favorise l'atténuation voire l'effacement des limites géographiques et administratives mais pas celle des identités : ce principe concernant en premier lieu les frontières intra-métropolitaines, mais aussi celles avec les intercommunalités proches.
Le PLUi-H a également pour ambition de faciliter les solidarités entre les territoires : en renforçant le rapport entre la ville-centre et le reste de la Métropole ; en recherchant une amélioration de l'équilibre entre habitat/emploi sur les territoires ; en favorisant la cohésion urbaine et sociale, etc.
Le projet porté par le document d'urbanisme est également à mettre en perspective avec les transformations profondes des rapports que les individus entretiennent avec la ville et plus globalement avec l'espace métropolitain. Il s'attache ainsi à conforter les interdépendances communales et intercommunales au regard des nouveaux usages du territoire par les métropolitains, qui bousculent aujourd'hui la notion de proximité géographique : accessibilité, temps, espace, numérique, réseau, etc., permettant aux habitants d'organiser leur quotidien dans des proximités propres à chacun.

Un projet global, au croisement des grandes politiques publiques

Dans un processus itératif, le PLUi-H se nourrit des politiques publiques dont il constitue un cadre de cohérence et de traduction concrète à l'échelle de la planification locale.

Il s'inscrit ainsi dans une relation compatibilité et/ou de cohérence avec :

- **les grands documents de planification supra-communaux :** SCoT actuel (Schéma de Cohérence Territoriale - révision en cours), nouveau projet de PDU (Plan de Déplacements Urbains), SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique), SRCAE (Schéma Régional Climat Air Énergie), SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux), SRDEII (Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internationalisation), etc.
- **les documents-cadres de programmation :** Contrat de ville, PDALPD (Plan Départemental d'Action pour le Logement des Personnes Défavorisées), etc.
- **les grandes politiques publiques métropolitaines :** SDE (Schéma de Développement Économique), SOTE (Schéma d'Organisation des Territoires de l'Économie) PCAET (Plan Climat Air Énergie Territorial), PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère), etc.
- **les politiques de sauvegarde et de mise en valeur du patrimoine métropolitain :** PSMV (Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur de Toulouse), sites patrimoniaux remarquables, etc.

L'un de ses objectifs majeurs est en outre de réussir l'intégration entre PLUi et PLH (Programme Local de l'Habitat).

Trois grands axes structurent les orientations du PADD

L'OPTIMISATION

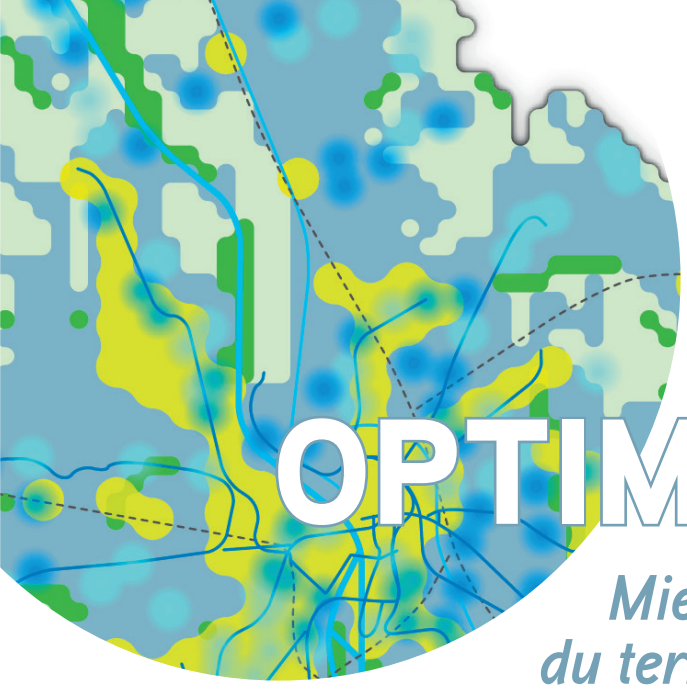
Améliorer le fonctionnement du territoire pour le rendre plus performant face au défi de la gestion économe des ressources

LA PROXIMITÉ

Rapprocher l'habitant au plus près des fonctions qui sont nécessaires à ses besoins quotidiens

LA COHÉSION

Intensifier le lien social entre les habitants, pour une ville accueillante et résiliente



OPTIMISATION

Mieux organiser le développement du territoire

« Améliorer le fonctionnement du territoire pour le rendre plus performant face au défi de la gestion économe des ressources »

Dans un contexte où la gestion économe des ressources est un enjeu majeur pour le territoire, la recherche d'une optimisation du (des) projet(s) de développement et d'aménagement est une exigence forte à prendre en compte.
Mais, bien au-delà des contraintes que peuvent poser les conditions environnementales ou économiques actuelles, en nécessitant une maîtrise accrue du développement urbain et une mobilisation très encadrée de l'intervention publique, le défi de l'optimisation constitue une véritable opportunité pour améliorer le fonctionnement du territoire et le cadre de vie de ses habitants.
En considérant les espaces naturels et agricoles comme des éléments fondateurs du projet, en proposant un développement urbain « recentré » mais plus riche en aménités urbaines, en s'appuyant sur une ville plus « frugale » en dépense énergétique… le PLUi-H a pour ambition de répondre à l'enjeu environnemental tout autant qu'à celui du bien-être des habitants de la Métropole.

1 FAIRE DU PAYSAGE ET DE LA TRAME VERTE ET BLEUE, DES ÉLÉMENTS FONDATEURS DU PROJET MÉTROPOLITAIN

La Trame Verte et Bleue (TVB) est très présente sur le territoire, en s'appuyant tout autant sur des espaces remarquables (axe Garonne, Bouconne, etc.), que sur une nature « de proximité » (jardins, parcs, etc.) au sein de la ville.

Le PLUi-H pose comme principe fondateur de considérer cette Trame Verte et Bleue comme un guide des choix d'aménagement du territoire. L'objectif est de protéger les espaces nécessaires à la pérennité du « vivant » (biodiversité), de limiter l'érosion et la fragmentation de la Trame Verte et Bleue dans un contexte de développement urbain, et de faciliter la circulation des espèces.

Ce principe, affirmé pour les grands espaces naturels emblématiques de la Métropole et qui contribue à la valorisation de la couronne verte sur son pourtour, vaut également pour la nature plus ordinaire, qui constitue la Trame Verte et Bleue de proximité. Cette « nature en ville » contribue pleinement au cadre de vie, au confort thermique ainsi qu'au bien-être et au lien social entre les habitants.

Mais, au-delà de la démarche de protection, l'ambition est aussi d'offrir aux habitants une Trame Verte et Bleue fonctionnelle et vivante, en valorisant cette trame dans ses différentes fonctions écologiques, avérées ou potentielles : biodiversité, espace de nature, espace de loisirs, etc.

Le paysage est également une valeur importante pour la Métropole. Dans un contexte historique où la morphologie peu contrainte du territoire a facilité l'extension de la ville en générant une perte progressive de la lisibilité du paysage, la protection des éléments fondateurs de l'identité paysagère (les « marqueurs ») est aujourd'hui une nécessité : qu'il s'agisse des abords des cours d'eau, des lignes de crêtes, terrasses et coteaux, etc.

Il est donc primordial de limiter l'impact du développement urbain sur les espaces naturels et agricoles, mais aussi de gérer les espaces de transition (franges), en maîtrisant l'étalement urbain et en garantissant le maintien de coupures d'urbanisation.

Par-delà la valorisation des grandes entités paysagères, il est essentiel d'intégrer les enjeux paysagers à l'échelle des projets urbains, notamment dans les nouvelles opérations d'aménagement : protection des vues remarquables, intégration d'un volet paysager dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation, etc. Les entrées de ville, très urbanisées et au caractère aujourd'hui très « routier », sont également à prendre en compte dans ce cadre.







2 FAIRE LE CHOIX D'UNE EXTENSION URBAINE MAÎTRISÉE AFIN DE PRÉSERVER L'ÉQUILIBRE ACTUEL ENTRE ESPACES URBAINS, AGRICOLES ET NATURELS

L'observation du territoire métropolitain fait aujourd'hui apparaître un équilibre atteint avec une parité d'occupation du sol entre les espaces urbains d'une part, et les espaces agricoles et naturels d'autre part. L'ambition affichée par le PLUi-H est de maintenir cet équilibre.

Dans ce contexte, le diagnostic a montré que la Métropole dispose d'un potentiel d'urbanisation d'au moins vingt-cinq années. L'enjeu de mobilisation de ce potentiel est donc plutôt qualitatif que quantitatif, au travers d'une priorisation du développement urbain sur les secteurs les plus à même de l'accueillir. L'objectif est à ce niveau de mobiliser en priorité les zones U et AU ouvertes pour le développement urbain.

L'accent sera mis sur le maintien de la part des espaces agricoles métropolitains, au service d'un véritable projet agricole (dans ses dimensions économique et d'usage) pour le territoire. Pour ce faire, la maîtrise de la consommation des terres agricoles cultivées sera clairement affirmée afin d'infléchir la tendance passée d'un fort « prélèvement » urbain sur l'espace agricole.

Cet objectif d'optimisation du foncier est à mettre en perspective avec le souhait partagé de maintenir l'attractivité de la Métropole. A ce titre, il doit être le plus réaliste possible afin de garantir les conditions d'accueil des populations et des activités tout en restant raisonnable vis-à-vis de l'effort de production à fournir par les territoires dans le cadre du développement de la ville sur elle-même.

Dans ce contexte, le PADD fixe un objectif de modération de la consommation foncière de 10% minimum par rapport aux tendances observées sur la période 2007 – 2013, soit une consommation moyenne d'environ 155 hectares par an sur la période du PLUi-H.

Ce principe pourra conduire la Métropole à opérer des choix, afin de tendre vers une meilleure protection, ou un processus de compensation, pour protéger les espaces cultivés pérennes, qui se trouvent actuellement en zones urbaines et à urbaniser.

Au-delà de l'optimisation du potentiel foncier mobilisable à court terme (zones U et AU ouvertes), le PLUi-H organisera et phrasera une ouverture limitée des zones AU fermées, en fonction notamment de la continuité avec la tâche urbaine, du respect de la Trame Verte et Bleue, du maintien de l'activité agricole, de l'exposition à des nuisances et/ou risques, du principe de cohérence urbanisme-mobilités et de la cohérence avec les investissements publics, etc.

La consommation foncière : de quoi parlons-nous ?

Le mode de calcul

L'analyse de la consommation foncière s'appuie sur une observation de la tendance longue 2007-2013. A l'échelle de la Métropole, cela correspond à environ 170 ha/an consommés sur cette période. L'objectif du PLUi-H de réduction de 10 % porte donc en moyenne à environ 155 ha/an la consommation foncière à horizon 2030.

Un scénario qui amplifie la dynamique engagée par le SCoT

A l'occasion du passage du SDAT au SCoT, élaboré dans l'esprit de la Loi Grenelle, l'objectif retenu a été de diviser par deux le prélèvement des terres agro-naturelles au profit de l'urbain : passage de 680 ha à 340 ha.

L'objectif du SCoT ramené au périmètre de Toulouse Métropole est d'environ 170 ha/an en moyenne. Ainsi, en passant à 155 ha/an, l'objectif fixé dans le PADD du PLUi-H accroît encore cet effort.



3 PRIVILÉGIER LE DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE SUR ELLE-MÊME, EN RENFORÇANT LE LIEN ENTRE URBANISME-MOBILITÉS ET ÉQUIPEMENTS

Dans un contexte de gestion économe des ressources et de diminution des Gaz à Effet de Serre, la maîtrise de l'extension urbaine nécessite de privilégier, aujourd'hui plus qu'hier, le développement de la ville sur elle-même.
Mais ce processus de mutation intra-urbaine, qui constitue près des trois-quarts du développement de la ville, ne peut s'envisager que dans une approche très qualitative, en lien avec l'identité urbaine et la vie quotidienne des habitants.

Des projets urbains majeurs envisagés autour des grands transports en commun performants programmés

Le projet de 3e ligne de métro (Toulouse Aerospace Express), qui assurera une desserte en mode lourd des territoires qu'elle traversera, devra s'accompagner d'un projet de développement urbain structurant dans son périmètre d'attraction. Afin de définir un projet urbain cohérent et qualitatif, des études urbaines ont été engagées aux différentes échelles du projet (station, quartier…). Cette dynamique propre à la 3e ligne de métro pourra être étendue à d'autres projets majeurs de la Métropole (TESO, AFNT…).

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

Le PLUi-H s'inscrit dans les grands principes du projet mobilités 2030 du Plan de Déplacements Urbains (PDU). L'objectif est également, en lien avec le Plan Climat de Toulouse Métropole, de permettre la mobilité de tous en limitant les nuisances et les pollutions diverses (dioxyde de carbone, Gaz à Effet de Serre, dioxyde d'azote, particules fines en suspension, etc.).
Dans un contexte de forte croissance démographique, l'organisation de la desserte est ainsi à confronter à l'attractivité du territoire, et doit s'adapter aux nouvelles pratiques.
La complémentarité entre les réseaux sera encouragée, afin de faciliter la mobilité des habitants et usagers de la Métropole.
Plusieurs actions seront menées dans les prochaines années, pour permettre l'accessibilité du plus grand nombre aux fonctions urbaines du territoire :

- hiérarchisation et optimisation du réseau de voiries pour l'adapter à l'évolution du territoire ;
- développement du réseau métro avec la création de la ligne Toulouse Aerospace Express (TAE) ;
- développement du réseau bus Linéo, Optimo ;
- recherche de complémentarités avec le réseau ferré, etc.

Développer prioritairement l'urbanisation à proximité de l'offre de transports collectifs existante ou projetée

Si le PLUi-H n'a que peu d'incidences sur la question de la desserte en tant que telle, il constitue en revanche un levier majeur pour agir sur l'amélioration de la cohérence entre le développement urbain et l'offre en transports collectifs.
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.
L'ambition est de co-construire projets urbains et offre multimodale, tout en développant la mixité de fonctions (habitat, économie résidentielle, équipements) dans les quartiers les mieux à même d'accueillir cette intensification. A contrario, le développement urbain sera maîtrisé dans les secteurs difficiles à desservir en transports en commun.
L'accessibilité en transports en commun des grandes zones d'emplois et des projets majeurs en termes de rayonnement et de densité d'emploi (Toulouse EuroSudOuest, Toulouse Aerospace, etc.) constitue également une priorité affichée par le PLUi-H.



Intensifier la ville, mais de manière qualitative, partagée avec les habitants, et en harmonie avec les caractéristiques du tissu urbain

Favoriser le développement de la ville sur elle-même est aujourd'hui une nécessité ; mais ce processus n'est envisageable que s'il est partagé par les habitants, et l'intensification urbaine ne peut s'effectuer au même niveau, quel que soit le territoire considéré.
L'identité des quartiers sera l'un des éléments importants à prendre en compte. Les unités architecturales et urbaines homogènes, ou dont la dimension patrimoniale est forte, seront ainsi préservées, pour conserver une harmonie urbaine.
A contrario, l'intensification sera clairement encouragée sur les territoires bénéficiant d'un haut niveau d'aménités urbaines : desserte, commerces-services, équipements, espaces de nature, etc.
L'accent sera mis sur la qualité architecturale et la créativité, dans les projets qui concourront au développement de la ville sur elle-même.

Rechercher des cohérences entre l'investissement public et le projet urbain

La gestion économe des ressources concerne également la capacité financière de la collectivité à accompagner les processus de développement urbain.
A ce titre, le PLUi-H entend prioriser le développement sur les territoires qui sont à la fois les mieux desservis par les réseaux et qui répondent également aux autres critères urbains (diversité, desserte en transports collectifs, etc.).
Pour autant, afin de répondre à des exigences réglementaires ou à un développement stratégique à l'échelle de la Métropole, l'extension des réseaux pourra être possible sur les territoires insuffisamment desservis.
En outre, dans un souci de maîtrise des processus d'aménagement, le développement urbain sera adossé sur une maîtrise opérationnelle forte, au travers de trois grands cadres d'intervention :

- cibler l'intervention publique sur les secteurs les plus stratégiques ;
- gérer les mutations urbaines ;
- mieux guider l'action privée.

Le développement des réseaux numériques sur le territoire sera poursuivi et encouragé : développement d'une offre ambitieuse en matière de très haut débit (desserte notamment des zones d'activité, équipements publics, etc.). Leur extension pouvant concourir pleinement à l'optimisation du fonctionnement du territoire tout autant qu'aux services rendus aux habitants et usagers, permettant également, dans le cadre de la démarche « smart city », la mise en place de services innovants.



4 METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE D'ORGANISATION ET DE VALORISATION DES TERRITOIRES DE L'ÉCONOMIE, POUR AMÉLIORER LES CONDITIONS D'ACCUEIL DES ENTREPRISES

Marqué par une forte empreinte de ses filières d'excellence économique, le tissu d'entreprises de la Métropole connaît un important rayonnement, qui s'appuie sur un développement plutôt endogène et pluriel de son économie.
Pour autant, le tissu des 119 Zones d'Activités Économiques (ZAE) qui couvre le territoire est hétérogène, manquant parfois de visibilité, et marqué par la dispersion d'une partie de l'offre.
Afin de préserver le dynamisme et l'attractivité singulière qui caractérise la Métropole, la collectivité a engagé récemment la réalisation d'un Schéma de Développement Économique d'Innovation et de Rayonnement Métropolitain (SDEIRM, co-construit avec les acteurs économiques, et articulé autour de quatre programmes et vingt projets), dans lequel s'inscrit pleinement le PLUi-H, l'objectif est de garantir l'équilibre du développement économique sur le territoire, en structurant l'offre économique et en recherchant une optimisation des sites.
L'un des axes majeurs de cette ambition est de dégager un potentiel foncier facilement mobilisable (sur les plans quantitatif et qualitatif) pour pouvoir pérenniser les entreprises locales. L'économie productive, concernée en premier lieu, doit avoir la garantie du maintien des conditions nécessaires à son évolution.

Améliorer la lisibilité de l'offre

Le SOTE identifie un morcellement de l'offre et un développement peu structuré de celle-ci, qui constitue un frein majeur pour l'attractivité des entreprises et des investisseurs. L'enjeu est donc de structurer cette offre métropolitaine par le biais d'une logique de développement organisée autour de dix-huit territoires économiques dont cinq majeurs et en définissant les vocations dominantes de ces territoires. Par ailleurs, cette offre devra être qualitative et diversifiée pour proposer des produits immobiliers adaptés et ainsi répondre aux « parcours de vie » des entreprises. Si le Schéma d'Organisation des Territoires de l'Economie démontre que l'offre tertiaire projetée à horizon 2030 répond en volume aux besoins du marché, il pointe clairement le manque d'une offre correspondant aux besoins des activités productives (artisanales et industrielles). Il propose notamment :

- d'engager la montée en gamme du tertiaire ;
- de redéployer l'offre industrielle ;
- de maintenir et développer les services et l'artisanat dans le tissu mixte ;
- d'améliorer l'organisation de l'offre logistique ;
- de structurer une offre diffuse située hors des dix-huit espaces économiques ;
- de mener une politique foncière offensive.

Développer une stratégie en faveur du renouvellement et de la recomposition des espaces économiques

En parallèle, dans un contexte de vieillissement d'une partie des ZAE, il est nécessaire d'engager un processus de renouvellement d'envergure sur les zones d'activités industrielles, artisanales et commerciales, pour favoriser une nécessaire adaptation des sites existants aux nouvelles exigences économiques, territoriales et urbaines.

Plusieurs leviers pourront être actionnés :

- la densification des sites les mieux desservis par les transports collectifs ;
- la réorganisation des ZAE sur elles-mêmes avec le développement des services aux entreprises et aux salariés ;
- l'amélioration de l'insertion urbaine et paysagère des grands sites d'activités ;
- le développement d'une politique de requalification des grands pôles commerciaux, etc.

Mieux maîtriser l'équilibre entre les grands pôles commerciaux et les centres commerciaux de proximité

Le PLUi-H, sur le plan commercial, veillera à mieux maîtriser l'équilibre entre les grands pôles commerciaux et les centres commerciaux de proximité, conformément aux orientations du SCoT.
Il s'agira notamment de :

- maîtriser leur développement par une densification et une compacité des zones existantes ;
- veiller à l'intégration de plus de mixité fonctionnelle ;
- promouvoir les formats de proximité, voire les formats moyens insérés dans les tissus urbains et les polarités urbaines ;
- rendre prioritaire l'objectif de requalification des secteurs de friches commerciales et d'ensembles commerciaux anciens notamment dans le cas spécifique des entrées de ville ;
- rendre prioritaire un objectif plus global de protection et de revitalisation des fonctions commerciales dans les centres villes de la Métropole.

Enfin, le PLUi-H proposera une organisation de la logistique en adéquation avec les besoins de fonctionnement socio-économique pour une Métropole performante.

5 TENDRE VERS LA SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE ET DÉVELOPPER LES ÉNERGIES RENOUVELABLES, EN LIEN AVEC LES CHOIX D'URBANISATION DU TERRITOIRE : VERS UNE COHÉRENCE URBANISME / ÉNERGIE

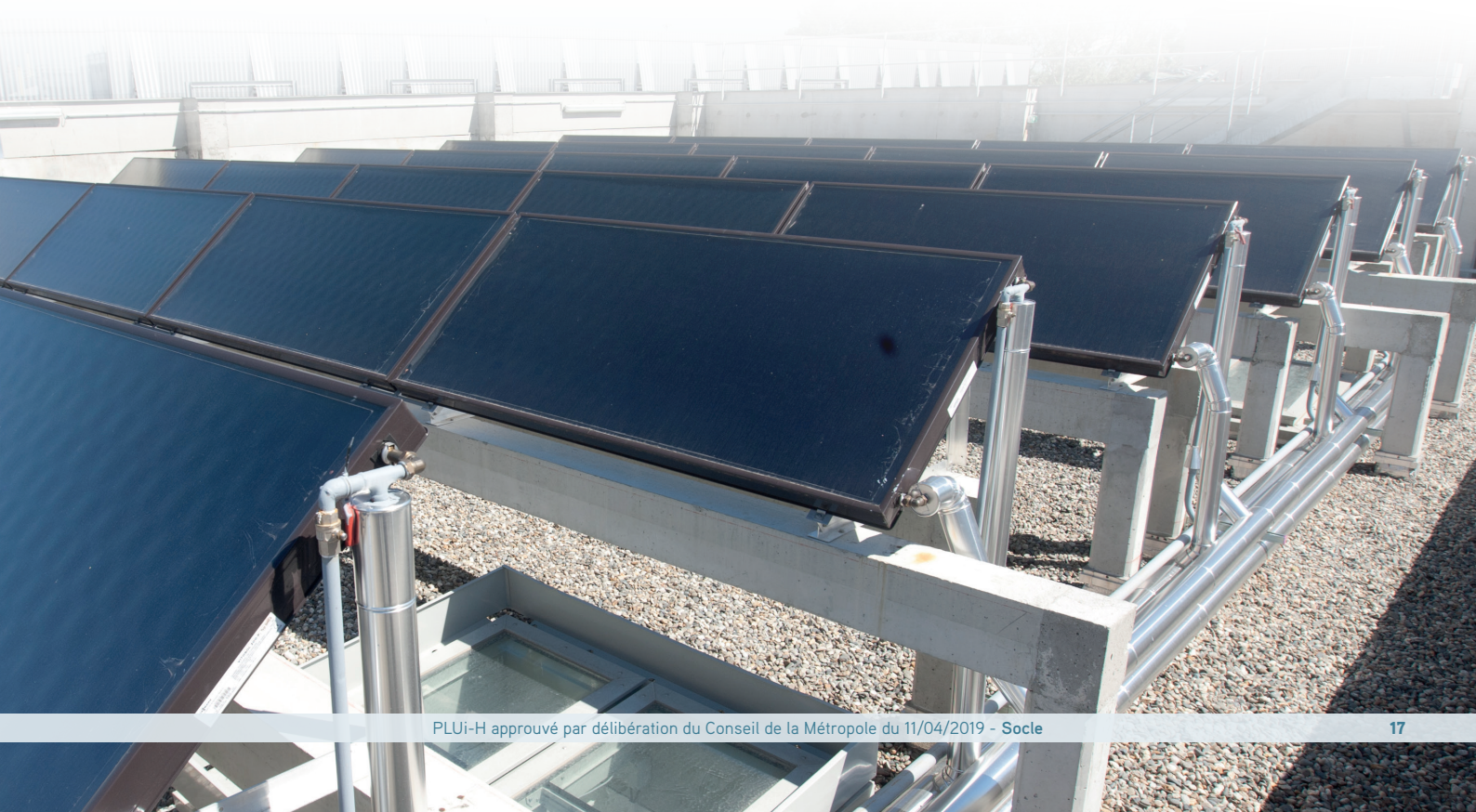
Dans un contexte où les enjeux énergétiques sont amplifiés par les lois récentes (loi MAPTAM - Modernisation de l'Action Publique Territoriale et Affirmation des Métropoles, loi sur la transition énergétique, etc.), la part des Énergies Renouvelables et de Récupération (EnRRs) est encore insuffisante sur le territoire : 4,6 % des consommations (hors transport).
Les objectifs du Plan Climat Énergie Territorial sont de porter à 20 % la part d'EnRR dans la consommation d'énergie finale et de doubler la production en EnRR d'ici 2020 sur le territoire. A horizon 2030, l'objectif de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte est de porter la part des énergies renouvelables à 32 % de la production d'énergie.
Dans ces conditions, la recherche d'une amélioration de la cohérence entre urbanisme et énergie implique de mener une double action :

Inscrire une production minimale d'énergie renouvelable

Il s'agit de promouvoir le développement des réseaux de chaleur sur le territoire à base d'Énergies Renouvelables et de Récupération pour les besoins de chaud, de froid et d'eau chaude sanitaire : valoriser les énergies fatales comme la chaleur des eaux usées, des supercalculateurs des usines d'incinération, mais aussi des énergies renouvelables comme le solaire et la biomasse.
Il conviendra également d'inciter à la mise en place de solaire photovoltaïque ou thermique dans les projets d'aménagement urbain et les bâtiments publics, etc.
Plus globalement, il conviendra de définir une planification énergétique développant de manière significative les énergies renouvelables, en optimisant les potentiels du territoire pour limiter les Gaz à Effet de Serre d'origine énergétique.

Diminuer les dépenses énergétiques

L'ambition est de développer une vision conjointe « urbanisme / énergie » des constructions des quartiers et des logements pour valoriser notamment les énergies gratuites.
Il est également nécessaire d'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.
La promotion de la gestion intelligente des énergies (production/consommation par le développement du stockage et des réseaux intelligents) est l'un des axes à développer.
Afin d'être « exemplaire » sur le confort d'été, le projet de territoire privilégiera les solutions passives et innovantes : valorisation des énergies fatales, conception bioclimatique, performance énergétique des bâtiments, etc.



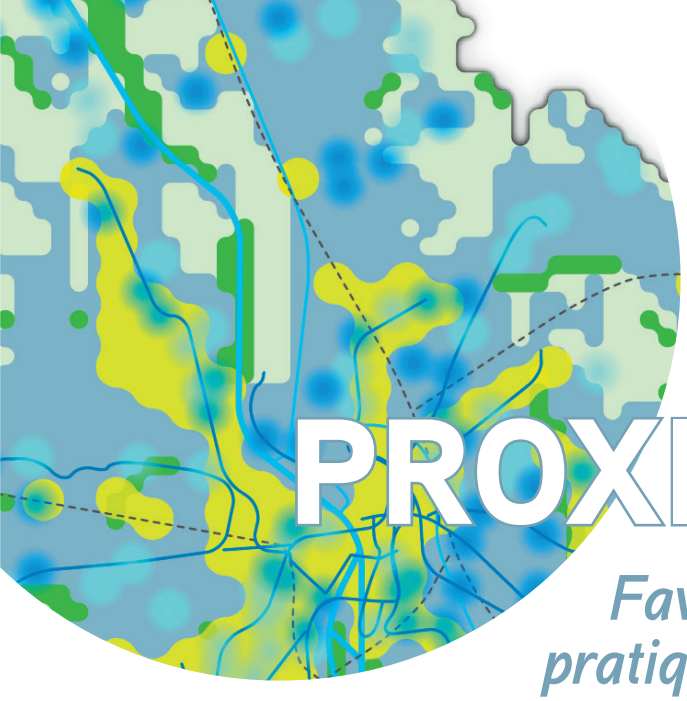
6 RENFORCER LA COHÉRENCE ENTRE LE PROJET URBAIN ET LA POLITIQUE DE GESTION DE L'EAU ET DE PROTECTION DES MILIEUX AQUATIQUES

La gestion de l'eau constitue un enjeu important dans la maîtrise du développement des territoires : sécurisation de la ressource en eau potable, assainissement des eaux usées, limitation des rejets dans les milieux aquatiques.

Outil important de la mise en œuvre de cette politique, le PLUi-H doit contribuer à :

- établir un projet de développement qui permette :
  - de développer une gestion intégrée des eaux usées et pluviales dès l'amont des projets pour en limiter les impacts ;
  - de prendre en compte les capacités d'approvisionnement en eau potable et de mise à niveau des équipements d'assainissement ;
  - d'intégrer la problématique liée aux eaux pluviales (mesures restrictives sur les secteurs sensibles, emplacements réserves pour des bassins de rétentions, etc.) ;
  - préserver du développement urbain et de l'imperméabilisation les zones humides et abords des cours d'eau, indispensables à la gestion des eaux de ruissellement de la Métropole, pour maintenir leur fonctionnalité et assurer leur gestion.
- proposer des solutions pérennes pour l'assainissement :
  - en maîtrisant les pollutions liées aux rejets domestiques, urbains et industriels afin d'améliorer la qualité de l'eau et d'assurer les besoins des différents usages ;
  - dans les secteurs en situation critique, à court terme ;
  - dans les secteurs de développement non raccordés au réseau.





PROXIMITÉ

Favoriser une métropole mieux pratiquée par ses habitants

« Rapprocher l'habitant au plus près des fonctions qui sont nécessaires à ses besoins quotidiens »

En plaçant l'habitant au centre de la démarche de planification, le PLUi-H milite résolument pour le développement de la « ville des proximités ».
Mais l'amélioration de la proximité, dans le sens du rapprochement de l'habitant ou l'usager au plus près des fonctions urbaines, ne doit pas être perçue comme une dilution de l'action de la collectivité sur le territoire. Bien au contraire, l'objectif est de s'appuyer sur les espaces les plus à même d'offrir tous les ingrédients de la mixité des fonctions nécessaires aux besoins quotidiens des habitants (centralités notamment), pour polariser le développement sur ces territoires.
Dès lors, les conditions sont réunies pour « réussir » la ville, en offrant aux habitants les aménités urbaines nécessaires, en valorisant les mobilités actives, en optimisant les équipements, commerces et services… en renforçant l'attachement des habitants à leur quartier.

1 S'APPUYER SUR LES CENTRALITÉS BIEN ÉQUIPÉES POUR ACCUEILLIR LES HABITANTS DANS LES MEILLEURES CONDITIONS

La Métropole, au-delà des centres historiques de ses villes et bourgs, comporte une centaine de centralités de natures diverses, qu'il s'agisse de cœurs de quartiers ou de polarités commerciales, de services ou d'équipements. Ce maillage territorial, s'il offre des conditions favorables pour l'accueil des populations, ne concentre que deux fois plus d'habitants et d'emplois résidentiels que sur le reste du territoire.

Le confortement de cette organisation multipolaire, en adossant le développement sur les centralités existantes, actuelles, en devenir ou futures, est à même de répondre efficacement aux enjeux environnementaux et économiques auxquels est confronté le territoire. L'accueil des nouvelles populations est donc à envisager prioritairement dans ces centralités, permettant ainsi de promouvoir une « Métropole des proximités ».

Dans cet objectif, seront identifiées celles qui peuvent d'ores et déjà « monter en gamme », celles qui sont à conforter pour optimiser l'équilibre « population/commerces-services-équipements », celles à préserver compte tenu de leurs caractéristiques (faible rayonnement, dimension patrimoniale, etc.). Les critères de la qualité de l'offre de services et commerces, ainsi que de l'accessibilité en transports en commun de ces centralités, étant des leviers majeurs pour organiser leur évolution.

Par là-même, le projet entend favoriser la création de quartiers mixtes, permettant d'offrir aux habitants un cadre de vie de qualité au sein d'une ville mixte et des courtes distances ; le PLUi-H, notamment dans ses dispositions réglementaires, devant par ailleurs être attentif à limiter les risques de conflits d'usage entre l'habitat, l'activité et les équipements.

Si l'offre d'habitat sera intensifiée mais aussi diversifiée dans ses formes urbaines et ses typologies de logements, la présence de l'emploi y sera également renforcée, notamment en matière d'économie résidentielle, qui joue un rôle économique de premier plan, et participe à l'animation des quartiers.

Plus globalement, la création de logements dans les centralités situées au cœur ou à proximité des bassins d'emplois les plus importants sera favorisée dans l'objectif de limiter les déplacements d'un territoire à l'autre.

Le tissu de commerces et services fera en outre l'objet d'une attention particulière, le PLUi-H permettant de faciliter la protection des linéaires commerciaux dans les centres-villes et cœurs de quartiers.

De même, une cohérence sera recherchée entre la polarisation du développement sur les centralités et la réalisation des grands équipements. Le projet s'efforcera de créer les conditions nécessaires à la mutualisation des équipements pour accompagner la croissance démographique.



2 CRÉER LES CONDITIONS POUR RENFORCER L'ATTACHEMENT DES HABITANTS À LEUR QUARTIER ET À LEUR COMMUNE

Réussir l'intégration urbaine des populations suppose, au-delà des dispositifs visant à renforcer la cohésion urbaine et sociale, de créer les conditions nécessaires pour favoriser l'attachement des habitants à leur quartier. Les questions relatives à la qualité urbaine, à la dimension patrimoniale des quartiers, à la présence d'espaces publics ou naturels accessibles et agréables à pratiquer sont au cœur de ce processus.

Réussir le pari de la qualité urbaine et résidentielle

Le développement de la ville sur elle-même, qui s'accroît avec la recherche d'une plus grande sobriété foncière, nécessite un travail particulier sur l'intégration des formes urbaines dans leur environnement, en fonction des typologies de territoires.
Si la prise en compte du niveau d'aménités urbaines (desserte, offre de services et équipements, espaces de nature en ville, etc.) pour privilégier l'intensification est essentielle, le respect des qualités urbaines et des identités propres à chaque quartier est également une exigence forte. À ce titre, les ensembles urbains les plus remarquables doivent être préservés.
Ainsi, le PLUi-H pose comme principe majeur la prise en compte du paysage urbain et naturel en tant que critère de qualité dans la mise en œuvre des projets, cette recherche de qualité devra se retrouver à plusieurs niveaux.

En premier lieu, dans la valorisation et la protection des éléments patrimoniaux témoins de l'histoire du territoire, en intégrant notamment les périmètres de protection et de mise en valeur à la réflexion (Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur, etc.), mais aussi, au-delà du patrimoine urbain reconnu, en prenant en compte le patrimoine « plus modeste » qui marque de son emblème certains quartiers, centres-bourgs périurbains ou plus ruraux.
Au-delà des éléments patrimoniaux à préserver/mettre en valeur, la mise en œuvre d'une forte qualité architecturale doit être exigée pour les projets qui contribuent à faire évoluer la silhouette et les paysages de la Métropole ; l'objectif est de favoriser la production de nouvelles références urbaines ou patrimoniales pour demain, mais en « tirant par le haut » la qualité urbaine, architecturale et environnementale de l'ensemble des opérations d'aménagement.
Le développement des éco-quartiers métropolitains, et plus globalement l'engagement dans un processus « d'éco-développement urbain », étant des démarches à encourager.
De plus, la qualité d'usage des espaces publics et du bâti doit être posée en tant qu'exigence claire pour les concepteurs.
Le confort climatique des espaces publics et privés sera favorisé par la prise en compte et l'application des principes de conception bioclimatique dans les projets urbains, accompagnés de préconisations et prescriptions adaptées.

Offrir à chaque habitant un espace de nature accessible

La nature, en milieu urbain, joue un rôle essentiel dans « le plaisir » de la ville. Dans ce cadre, le PLUi-H entend faire de la préservation, du développement et de la structuration des espaces de nature et de loisirs un élément essentiel du confort urbain.
Tout comme l'offre de services et équipements, la nature doit être présente dans la quotidien, et à proximité, de l'habitant. L'objectif est de faciliter l'accès aux espaces verts quelle que soit leur nature ou taille et le mode de transport utilisé. L'idée suivante peut être proposée :

- espace de nature de grande proximité accessible à 5 mn. à pied ;
- espace de nature de proximité accessible à 15 mn. en vélo ;
- espace de grande nature accessible à 15/30 mn. en transports en commun ou en voiture.

Au-delà de l'amélioration du confort urbain pour les habitants, la nature en ville joue un rôle déterminant pour l'adaptation au changement climatique à l'œuvre.
Sachant qu'une hausse de 10 % de l'emprise « verte » au sol diminue de 0,8° la température de l'air sur son pourtour, le développement des îlots verts dans la ville peut permettre de multiplier les puits de fraîcheur afin de lutter plus efficacement contre les effets d'Îlots de Chaleur Urbains (ICU) liés au réchauffement climatique, et particulièrement prégnants au sein de la ville.

Enfin, le projet facilitera la « végétalisation » de la ville pour en renforcer le maillage, développer de véritables continuités vertes et créer les conditions favorables au maintien de la biodiversité en milieu urbain.

3 METTRE LA MULTIMODALITÉ AU CŒUR DE L'ORGANISATION URBAINE, POUR AGIR SUR L'ÉVOLUTION DES COMPORTEMENTS EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

Favoriser le développement des mobilités actives en complément des déplacements motorisés

L'enjeu est d'offrir une palette de choix possible en matière de mobilités pour les usagers (transports en commun, vélo, voiture particulière, voiture partagée, marche à pied, etc.).
A l'échelle métropolitaine, plus de la moitié des déplacements font moins de trois kilomètres. Alors même que les réseaux dédiés aux piétons et aux cycles se sont étendus au cours des dernières années, l'usage des modes actifs (marche à pied, vélo) sur la Métropole reste globalement faible (et en deçà de celui d'autres agglomérations de taille comparable).
Au regard de ces deux paramètres, la prise en compte de l'enjeu de développement des mobilités actives est donc essentielle, sans toutefois chercher à exclure la mobilité automobile qui reste prisée et indispensable.
L'objectif est de rendre mieux praticable la ville, tout en favorisant la réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) et la diminution des coûts liés à la santé.

Renforcer le recours à la marche à pied et au vélo

En cohérence avec le nouveau Plan de Déplacements Urbains (PDU), le PLUi-H facilitera l'usage des transports en commun en améliorant l'accessibilité aux arrêts et en favorisant l'intermodalité entre les différents modes (parcs relais, arceaux vélos, etc.).
La constitution du maillage d'itinéraires piétons et cyclables lisibles, continus et sécurisés, sera poursuivie. Dans cette logique, l'offre de stationnement sécurisé pour les vélos sera renforcée.
En lien avec le déploiement d'une offre en transports en commun vers les grandes zones d'emplois (TAE, ceinture sud notamment) et les déplacements domicile-travail, le PLUi-H vise à agir sur les normes de stationnement des véhicules motorisés à destination comme levier de report modal vers les transports en commun et les modes actifs.
Pour autant, la diminution de l'offre de stationnement ne doit pas omettre l'usage résiduel des usagers en ville. Une action sur les normes de stationnement ne pourra s'envisager qu'en lien avec la performance de la desserte en transports en commun et du contexte urbain.

Organiser un meilleur partage de l'espace public

La voirie constitue un espace public majeur à l'échelle de la Métropole, dont le partage entre tous les modes de déplacements est à favoriser, afin de faciliter l'accès à la ville pour tous, et de diminuer les nuisances liées à l'usage des véhicules motorisés. Le développement de voiries apaisées (boulevards) s'inscrit dans cet objectif.

L'espace public est avant tout un lieu d'échanges et de rencontres, et concourt pleinement au développement du lien social. Dans cet objectif, le PLUi-H veillera à faciliter l'accessibilité des espaces publics pour l'ensemble des habitants, avec une attention particulière pour les populations à mobilité réduite.

La question de la logistique urbaine, dont l'essor est notamment à mettre en perspective avec le développement des pratiques commerciales (e-commerce) ne doit pas être oubliée. Dans le double objectif de s'adapter aux nouveaux modes de consommation en réduisant l'impact des livraisons sur le domaine public, et d'anticiper les besoins de proximité pour les commerces et les habitants, le projet vise à mieux organiser les pratiques de 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 et considérer cette activité comme une activité de service nécessaire à la vitalité économique du territoire .



La prise en compte de la question du stationnement est également essentielle à ce niveau, l'objectif est d'agir sur le stationnement « au domicile ». Ce mode de stationnement est en règle générale peu contraint, et le stationnement des véhicules s'effectue souvent sur l'espace public, réduisant ainsi son accessibilité et son partage par les autres modes.
Le PLUi-H propose de renforcer la place du stationnement sur l'espace privé afin de permettre d'autres usages de l'espace public. Les normes de stationnement seront adaptées en fonction du contexte urbain et de la desserte en transports en commun.

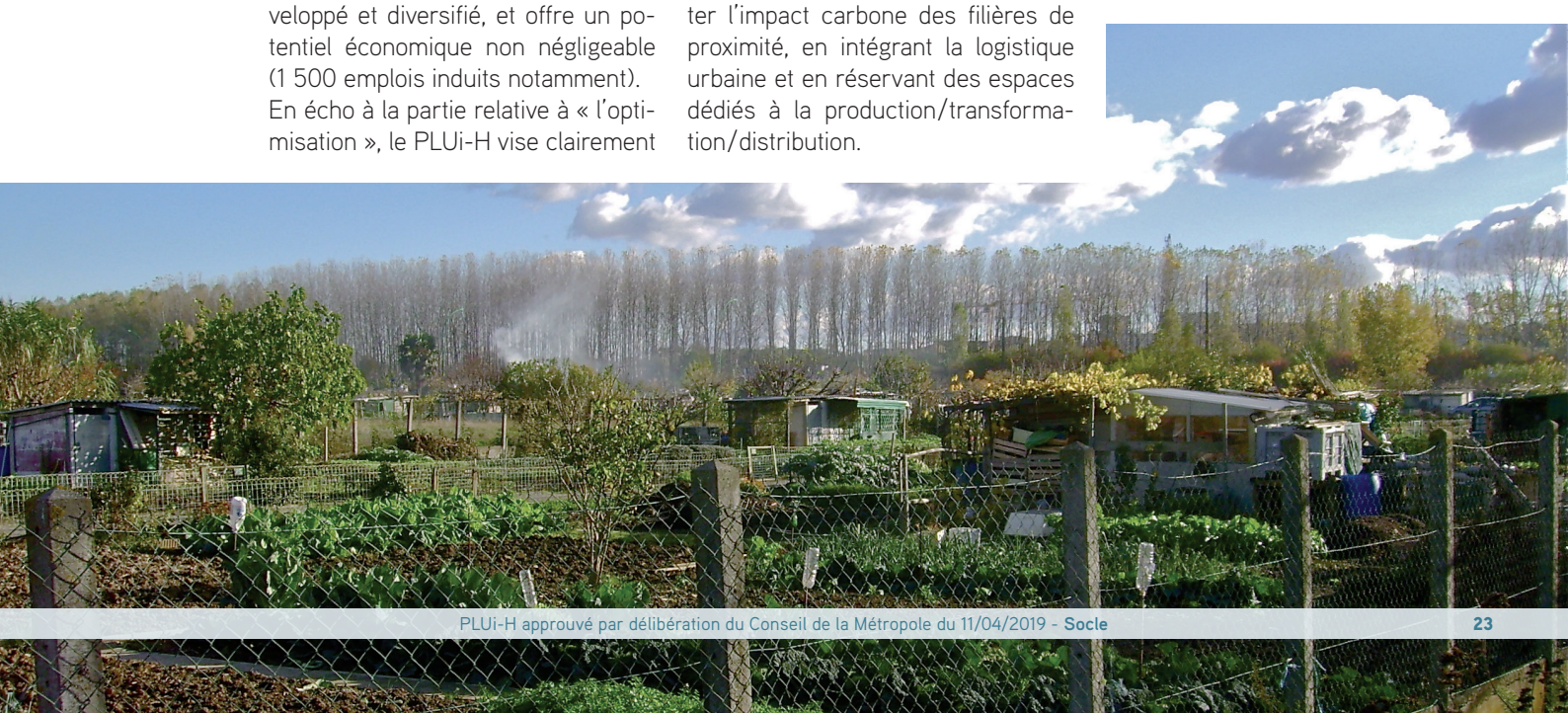
Accompagner l'émergence des nouveaux comportements

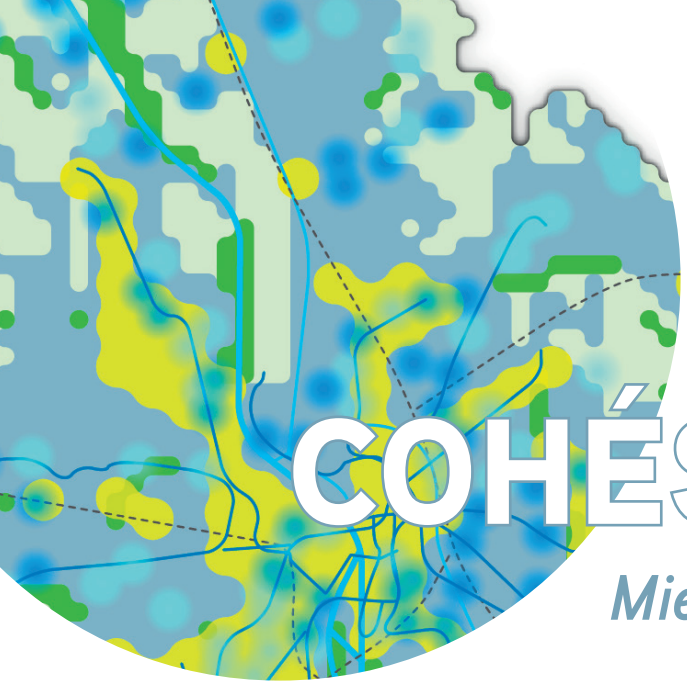
Le projet veillera à favoriser les pratiques alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, auto-partage, etc.) et les électromobilités.
Par ailleurs, les démarches de mutualisation de l'offre en stationnement seront encouragées.

4 S'APPUYER SUR LE POTENTIEL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DE L'AGRICULTURE POUR DÉVELOPPER LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

Si la surface agricole disponible actuellement est insuffisante pour couvrir localement les besoins alimentaires, le réseau de distribution en circuit court est en revanche développé et diversifié, et offre un potentiel économique non négligeable (1 500 emplois induits notamment).
En écho à la partie relative à « l'optimisation », le PLUi-H vise clairement à préserver le capital foncier agricole pour répondre à des besoins alimentaires locaux et relocaliser une part de l'économie agricole (maraîchage). L'objectif est également de limiter l'impact carbone des filières de proximité, en intégrant la logistique urbaine et en réservant des espaces dédiés à la production/transformation/distribution.

Le développement des espaces dédiés à la création de jardins familiaux ou de jardins partagés permettant la satisfaction des besoins alimentaires des habitants sera encouragé.





COHÉSION

Mieux vivre ensemble

« Intensifier le lien social entre les habitants, pour une ville accueillante et résiliente »

Dans un contexte de forte croissance démographique et de renouvellement des populations, la question de la cohésion prend une acuité particulière. En effet, au-delà de la réponse « quantitative » que nécessite cette attractivité, il s'agit bel et bien de créer les conditions d'une véritable solidarité urbaine et sociale, afin que l'habitant, quel que soit son statut ou son parcours, puisse trouver dans la cité une réponse à ses besoins. Le logement est l'une des clefs d'entrée privilégiée pour le PLUi-H, qui intègre désormais dans un seul et même document le volet planification et le volet habitat. Au travers des réponses qu'il apporte en termes de production en logement, de prise en compte des besoins des différentes catégories de populations, mais aussi d'intégration des enjeux sociaux et environnementaux, le PLUi-H entend bien favoriser le « mieux vivre ensemble ».

1 POURSUIVRE UNE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS SOUTENUE, POUR ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE LA MÉTROPOLE

Un rythme de production à maintenir, entre 6 500 et 7 500 logements par an

En matière d'habitat, le projet de territoire vise à répondre à un accueil important de population, dans la poursuite des dynamiques actuelles, et au desserrement des ménages lié à l'évolution des modes de vie. En effet, Toulouse Métropole accueille en moyenne environ 8 000 habitants supplémentaires par an et dans le même temps, la baisse tendancielle de la taille moyenne des ménages traduit la part croissante des personnes vivant seules dans leur logement, qui représentent actuellement 44 % des ménages et plus d'un sur deux à Toulouse.
En cohérence avec l'objectif de production de logements affiché dans le SCoT, la Métropole doit être en capacité de permettre la construction de 6 500 à 7 500 logements neufs par an, à horizon 2030.
Le PLUi-H vise à soutenir la dynamique économique portée par le secteur privé et le secteur public, permettant de produire des logements en nombre suffisant. A cette fin, il rendra possible une mobilisation efficace du foncier, par la poursuite de l'effort de production de logements dans des secteurs d'initiative publique.
Cet effort de production résidentielle s'appuie aussi sur le renouvellement urbain engagé sur les quatre quartiers prioritaires reconnus d'intérêt national ou régional par l'ANRU (Toulouse, Colomiers et Blagnac) dans une volonté métropolitaine de qualité et de diversité des logements, de rééquilibrage de l'offre de logements avec le reste de la métropole et de meilleure organisation de la fonction métropolitaine d'accueil des ménages les plus précaires.

Une répartition équilibrée de l'accueil des habitants sur le territoire métropolitain à garantir

Le PLUi-H veillera à assurer une répartition équilibrée de la production de logements neufs, avec un effort porté pour moitié par la ville-centre et pour moitié par les autres communes de la Métropole, avec un équilibre à rechercher entre communes. Cette offre nouvelle se développera essentiellement sur les secteurs privilégiés de développement et d'intensification à l'échelle de la Métropole.



2 APPORTER UNE RÉPONSE SOLIDAIRE À L'EXIGENCE DE DIVERSITÉ SOCIALE

Un scénario métropolitain de développement de l'habitat

Le PLUi-H, dans son Programme d'Orientations et d'Actions, doit définir des objectifs de production de logements, dont les logements locatifs sociaux, pour la période 2020-2025, à l'échelle de chaque commune.
En 2016, parmi les trente-sept communes, vingt-cinq sont soumises à l'article 55 de la loi SRU et cinq autres vont certainement être également concernées à court ou moyen terme.
Depuis plusieurs années, Toulouse Métropole s'est engagée de manière particulièrement volontariste pour combler son retard en logements sociaux et faire en sorte que chacune de ses communes participe à l'effort nécessaire que doit produire une agglomération très attractive, afin de pouvoir offrir des logements adaptés aux populations à revenus modestes.
Ainsi le taux SRU métropolitain est passé de 17,65 % en 2010 à 19,14 % en 2015.
La loi du 18 janvier 2013 est venue porter l'obligation des communes à 25 % de logements sociaux et a fixé la date butoir de 2025 pour remplir cette obligation, avec la nécessité de prendre en compte conjointement le rattrapage des logements sociaux manquants et l'accompagnement de la croissance du parc. Cette date butoir de 2025 impliquerait pour la plupart des communes une production de logements sociaux supérieure à 50 %, voire 60 % de la production globale de logements.
Aussi, pour ne pas concentrer le logement social dans les nouvelles opérations des dix années à venir et afin de s'appuyer sur une stratégie globale qui croise l'ensemble des enjeux identifiés dans le PADD, Toulouse Métropole s'engage dans l'élaboration d'un scénario métropolitain de développement de l'habitat.
Ce scénario doit mettre en cohérence la répartition de l'habitat avec le développement urbain de la ville prioritairement sur elle-même, le développement économique, les transports et déplacements actifs, les équipements et services, la vulnérabilité des populations aux risques, le respect de la Trame Verte et Bleue, le maintien d'une activité agricole de proximité... Cette démarche permet l'émergence de secteurs préférentiels d'accueil de l'habitat et l'identification de territoires moins propices, soit en raison d'équipements et de desserte moindre, soit en raison de contraintes objectivées telles que l'exposition au bruit ou le risque d'inondation.
L'effort de production s'adaptera à la confirmation de la mise en service de l'offre en transport en commun et à l'efficience de la desserte vis-à-vis des secteurs les plus peuplés (existants ou en projet).





Un effort de diversification de l'offre nouvelle de logements à poursuivre pour assurer l'attractivité de la Métropole

Plus de la moitié des 320 000 ménages de Toulouse Métropole pourrait théoriquement prétendre à un logement social. Moins d'un quart de ces ménages sont locataires du parc public, la moitié loue dans le parc privé, ce qui les contraint à des taux d'effort supérieurs à ce qu'ils auraient en parc HLM, les autres sont propriétaires occupants. Les 25 000 demandes enregistrées pour obtenir un logement social représentent un nombre important mais ne correspond pas à la totalité des besoins en logements à bas loyers.
Dans ce contexte et pour répondre aux obligations légales à l'horizon 2025, Toulouse Métropole se fixe un objectif métropolitain de 35 % minimum de logements locatifs aidés dans l'ensemble de sa production de logements neufs, afin d'engager à la fois le rattrapage SRU et l'accompagnement du développement résidentiel.
Le PLUi-H veillera à mettre en place les mesures adaptées pour accompagner les communes qui font l'objet d'un constat de carence ou d'un contrat de mixité, celles qui ont un taux très faible de logements sociaux, mais aussi celles qui sont proches du seuil SRU pour leur permettre d'anticiper la diversification de l'offre. Cette exigence de diversité de l'offre nouvelle s'établira en lien avec les services, équipements et aménités qui assurent l'intégration des ménages.



Une diversification de l'offre à développer pour répondre aux besoins de tous aux différentes étapes de la vie

Trouver un logement adapté à ses besoins et à son budget, à proximité de l'emploi, est un enjeu pour les ménages les plus modestes, mais désormais aussi pour de nombreuses catégories moyennes et intermédiaires, fragilisées par l'évolution des prix de l'immobilier.
Dans ce contexte, la diversification de l'offre de logements répond à l'enjeu de cohésion sociale, alors même que la spécialisation du parc de logements reste marquée sur certains espaces urbains et périurbains. Dans ce contexte, concevoir une offre accessible et variée constitue un atout majeur pour une métropole attractive et mobile, afin de répondre à l'ensemble des besoins des habitants, actuels ou futurs, jeunes ou vieux, quels que soient leurs revenus.
Le PLUi-H veillera à développer une offre accessible, particulièrement avec des bas loyers mais aussi de logements intermédiaires, pour compléter la gamme des besoins des ménages et faciliter les parcours de vie. Il veillera également à proposer des formes urbaines variées, bien insérées dans l'existant, permettant à chacun d'expérimenter dans les étapes de sa vie, différents types de logements en niveau de qualité, de typologie, de surface, d'emplacement.



Des besoins spécifiques à satisfaire, pour faciliter l'accès ou le maintien dans le logement

L'offre nouvelle devra faciliter l'accès ou le maintien dans le logement pour les populations dont les besoins spécifiques ne sont pas pris en compte par le logement classique et qui sont confrontées à des difficultés particulières pour se loger.
A ce titre, le PLUi-H veillera à apporter des réponses aux besoins très divers des jeunes en insertion professionnelle et des étudiants, des ménages mal logés et cumulant des difficultés économiques et sociales, des publics prioritaires au titre du Droit au Logement Opposable, aux gens du voyage, etc.
Plus spécifiquement, le PLUi-H proposera aux personnes en grande exclusion vivant dans la rue ou dans des conditions indécentes (campements illicites, squats, etc.) des solutions d'hébergement alternatives, dans le cadre de projets portés collectivement avec l'État et les services sociaux concernés.
Par ailleurs, le vieillissement de la population est un enjeu d'habitat mais aussi d'aménagement du territoire. L'adaptation au vieillissement, et/ou au handicap, sera pris en compte dans le PLUi-H (maintien à domicile, accessibilité), mais aussi au titre de l'organisation de réponses cohérentes en matière de transports, d'urbanisme, d'accessibilité aux équipements et services.



Un rééquilibrage urbain et social des quartiers à organiser sur la Métropole

Concurrence entre catégories sociales pour l'accès au logement, développement de stratégies d'entre-soi, concentration des ménages les plus pauvres dans certains quartiers, le défi de la solidarité se joue également pour les quartiers prioritaires de la Politique de la Ville. Au 1er janvier 2014, plus du tiers du parc social est localisé dans les nouveaux quartiers prioritaires de la Politique de la Ville, qui concentrent les populations les plus pauvres et les plus fragilisées par rapport à l'emploi.
Un rééquilibrage progressif de l'offre et une plus grande mixité d'habitat dans les quartiers toulousains et les communes de périphérie est engagé et devra être poursuivi. Une meilleure diffusion du parc de logements à bas loyers doit s'organiser sur l'ensemble des communes et territoires hors quartiers Politique de la Ville. De façon simultanée, la solidarité territoriale veillera à prendre en compte les stratégies de relogement issues des opérations de renouvellement urbain.
Dans cette perspective d'une plus grande mixité sociale dans les quartiers, les attributions de logements sociaux seront coordonnées dans le cadre d'un plan partenarial de gestion de la demande de logement social et d'information des demandeurs, piloté par une conférence intercommunale du logement.



3 RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ RÉSIDENTIELLE VIS-À-VIS DES FAMILLES

Malgré son attractivité démographique, Toulouse Métropole observe un déficit migratoire avec le reste de l'aire urbaine, porté essentiellement par des familles avec enfant(s), qui représentent à elles seules 88 % du déficit migratoire intra aire urbaine soit plus de 4 000 habitants par an. En effet, si l'excédent migratoire relève surtout des problématiques d'attractivité métropolitaine (comme l'emploi, la formation, la notoriété du territoire), les échanges démographiques avec les territoires voisins interpellent les collectivités sur leur capacité à répondre aux besoins et aux attentes de ménages déjà installés.

Un soutien aux parcours résidentiels vers l'accession à la propriété, enjeu d'équilibre territorial

Ces trajectoires résidentielles sont souvent corrélées au cycle de vie de la famille : l'arrivée du premier enfant, et surtout du deuxième, oriente ces ménages vers l'accession à la propriété. En effet, alors que les deux-tiers des entrants dans la Métropole s'installent en locatif privé, près des deux-tiers des sortants quittent le territoire pour accéder à la propriété. Les conditions d'accueil des jeunes familles en milieu urbain devront être adaptées : coût maîtrisé du logement, qualité d'un mode de vie entre intimité, qualité des espaces publics et naturels, accueil et sécurité des enfants, etc.

Pour maintenir la diversité de catégories de populations sur Toulouse Métropole, il conviendra d'engager des actions, notamment en termes d'accession sociale, en direction des ménages présents sur Toulouse Métropole ou l'aire urbaine, les familles en particulier, avec l'objectif de les conserver davantage dans les territoires centraux.

Un développement de l'offre locative sociale familiale

Le parc locatif social constitue également une solution pour les familles, notamment monoparentales, leur permettant de disposer d'un logement accessible, adapté à leurs besoins, à proximité des équipements et services, facilitant leur intégration sociale.

4 AMÉLIORER LE PARC DE LOGEMENTS EXISTANTS POUR ASSURER SON ATTRACTIVITÉ



Deux tiers des appartements et un tiers des maisons qui existent aujourd'hui dans la Métropole toulousaine datent d'avant 1975. La réhabilitation de ce parc de logements et son adaptation aux évolutions des modes de vie et au vieillissement de la population contribuent à l'attractivité de la Métropole.

Une optimisation des actions de réhabilitation du parc privé à poursuivre

Les actions d'amélioration du parc privé existant devront se poursuivre, notamment en faveur des copropriétés fragilisées, au travers d'une palette d'actions graduées et adaptées à la difficulté des contextes, allant des missions de veille et de prévention à la mise en œuvre de dispositifs de réhabilitation. Par ailleurs, la remise en état du parc ancien privé et la lutte contre l'habitat indigne constituent un réel enjeu environnemental et sociétal pour Toulouse Métropole.

Une amélioration de l'habitabilité du parc social à poursuivre

Alors que la remise à niveau thermique et énergétique du parc existant est engagée, en accord avec les objectifs du Grenelle de l'Environnement, l'amélioration du parc social ancien le plus dégradé devra être poursuivie, afin qu'il présente un bon niveau d'habitabilité, sans perdre sa vocation sociale.
La stratégie d'intervention publique devra être précisée pour prioriser les actions de réhabilitation et de démolition.

5 PROMOUVOIR UNE VILLE APAISÉE ET RESPONSABLE

Des enjeux sociaux et environnementaux à intégrer dans la qualité résidentielle

Les offres nouvelles et existantes doivent s'inscrire dans une logique de développement durable et qualitatif.
Pour l'offre nouvelle, la qualité et l'insertion architecturale des constructions dans leur environnement, l'innovation, la modularité, voire la mutualisation des espaces pour tenir compte de l'évolution des modes de vie, doivent contribuer à valoriser la transformation des tissus urbains existants. La qualité d'usage du logement, la conception bioclimatique des bâtiments (prise en compte du confort d'été notamment) ainsi que la qualité acoustique seront encouragées.
Le PLUi-H veillera à une diversification des formes urbaines permettant de mettre en œuvre une intensité urbaine accrue, dans un souci de qualité architecturale et d'amélioration de l'attractivité des espaces urbains hétérogènes. L'identité locale du quartier doit être recherchée, que ce soit au travers du patrimoine, d'aménagements de proximité qualitatifs et paysagers, du développement de la nature en ville, mais aussi en lien avec la lutte contre la précarité énergétique.

Une prise en compte de la sécurité et de la santé à améliorer dans l'aménagement urbain

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.
Au-delà de la prise en compte réglementaire des risques naturels et technologiques, la Métropole s'est engagée à réduire l'exposition des populations au bruit et aux pollutions en se dotant d'outils comme un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, un Inventaire Historique Urbain de l'occupation des sols ou encore en développant un partenariat avec l'Observatoire Régional de l'Air en Midi-Pyrénées (ORAMIP).
Le PLUi-H permettra donc de décliner la stratégie de la collectivité sur ces différents aspects en lien avec les principales sources de nuisances (infrastructures de transport, Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, etc.) mais aussi les atouts du territoire (zones calmes, géographie favorable à la dispersion des polluants, etc.).

L'amélioration du cadre de vie passera aussi par une limitation de l'artificialisation et de l'imperméabilisation des sols, la préservation des champs d'expansion des crues et la restauration d'une continuité des berges le long des cours d'eau. Ainsi, les espaces rendus non constructibles par le risque auquel ils sont soumis sont une opportunité pour conforter la structuration du territoire par des espaces multifonctionnels de la Trame Verte et Bleue.
En outre, différentes actions du PADD concourent à mettre en œuvre une approche de l'urbanisme favorable à la santé comme le développement des modes actifs de déplacement, la préservation du capital foncier agricole pour limiter l'impact carbone des filières de proximité, la réhabilitation, notamment énergétique de l'habitat, etc. et viennent compléter la prise en compte de la vulnérabilité du territoire pour une amélioration du cadre de vie.



Orientations thématiques

THÈMES & TERRITOIRES

DES VALEURS COMMUNES QUI TROUVENT UNE TRADUCTION SPATIALE SUR LE TERRITOIRE

Au-delà du Socle, qui décline les orientations générales du projet et les grands objectifs à atteindre pour la collectivité, le PADD se compose d'une deuxième partie, intitulée « Thèmes et Territoires ».
Si le Socle est exclusivement axé sur « le verbe », pour exposer les valeurs et les engagements politiques communs à l'ensemble des territoires qui composent la Métropole, la partie « Thèmes et Territoires » a pour but de traduire spatialement ces orientations générales au travers d'une expression plus axée sur « la carte » et leurs modalités de mise en œuvre.
Cette phase de spatialisation est volontairement schématique pour tenir compte de l'échelle métropolitaine de traduction du projet.

La partie « Thèmes et Territoires » s'organise autour de quatre grandes entrées…

Ces quatre grandes thématiques ont été définies comme leviers prioritaires de mise en œuvre du projet politique :

- **la Trame Verte et Bleue**, car elle constitue un élément fondateur du projet métropolitain et un guide des choix d'aménagement ;
- **les centralités de proximité**, à travers une organisation multipolaire et un maillage fin du territoire, favorisent la proximité et sont synonymes d'un meilleur cadre de vie pour les habitants ;
- **le développement de la ville sur elle-même**, qui, s'il constitue une tendance déjà à l'œuvre, reste un phénomène à conforter et à maîtriser dans un contexte de nécessaire gestion économe des ressources, en organisant le développement des territoires urbains qui présentent les conditions les plus favorables à l'accueil des populations ;
- **la protection et la valorisation de l'espace agricole**, composante forte tout autant que capital à pérenniser pour le territoire, en limitant les impacts du développement urbain sur cet espace.

… à l'interface de nombreuses politiques publiques

Alimentés et enrichis lors des phases de construction du projet, de nombreux autres enjeux et orientations renvoient aux grandes politiques publiques organisant le développement du territoire, et ont été volontairement « intégrés » dans l'exercice, car transversaux à ces quatre entrées :

- **la production en logement et les formes urbaines**, dont l'organisation et la répartition seront conditionnées par le modèle urbain posé au travers des quatre thèmes, et qui sont développées dans le volet habitat du PLUi-H : Programme d'Orientation et d'Action notamment ;
- **le développement économique**, qui renvoie au Schéma d'Organisation des Territoires de l'Économie, abordé dans le présent document principalement sous l'angle « renouvellement / requalification » mais qui pointe cependant la nécessité d'ouvrir de nouvelles zones ;
- **la question de la mobilité**, elle aussi très transversale et au caractère dimensionnant pour le projet urbain, et qui est un support essentiel pour le développement de la ville au titre de la cohérence entre urbanisme-mobilités et équipements. Le PADD, à ce niveau, s'est efforcé de prendre en compte le projet mobilité (Plan de Déplacements Urbains) en l'état actuel de son niveau de validation ;
- **la question des vulnérabilités**, qui a servi de « toile de fond » à la majeure partie du travail cartographique, pour intégrer en amont des choix d'aménagement les territoires soumis à des risques ou des nuisances, dans l'objectif de protéger les populations actuelles et futures.

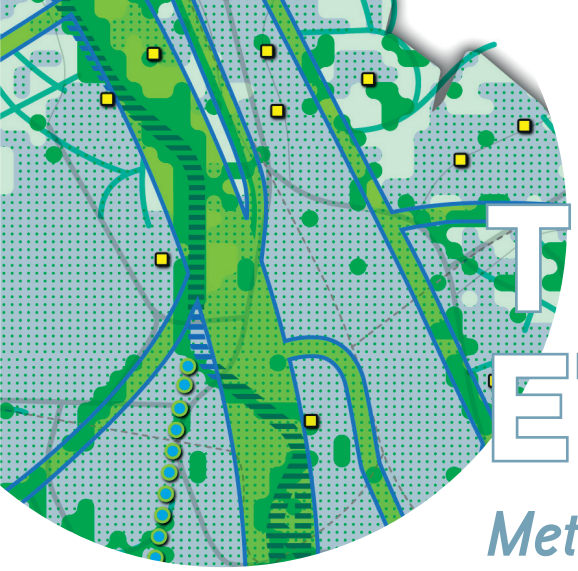
Le PADD s'est également inscrit dans une logique de cohérence avec les orientations et principes de mise en œuvre définis par le SCoT, notamment en termes de maîtrise de l'urbanisation, de protection des espaces agricoles et de nature, de polarisation du développement sur les territoires de la mixité fonctionnelle.

Des orientations qui se traduisent sous forme de fiches thématiques

La partie « Thèmes et Territoires » se décline en quatre fiches thématiques bâties sur un modèle similaire et auxquelles vient se rajouter une carte de synthèse globale.

Chaque fiche expose :

- des éléments de compréhension de la thématique (définition, contexte, enjeux) ;
- un volet cartographique (carte, légende détaillée et éléments d'information ayant servi à la construction de la carte) ;
- un volet « mise en œuvre », qui expose, au-delà du parti-pris de traduction cartographique, le principe retenu, les objectifs à atteindre, et les leviers de mise en œuvre pour y parvenir. Cette dernière partie est destinée à permettre une traduction des orientations du PADD adaptée aux contextes urbains, naturels et agricoles rencontrés ; l'application du projet ne pouvant s'envisager de manière homogène au regard de la diversité et de la complexité du territoire métropolitain.



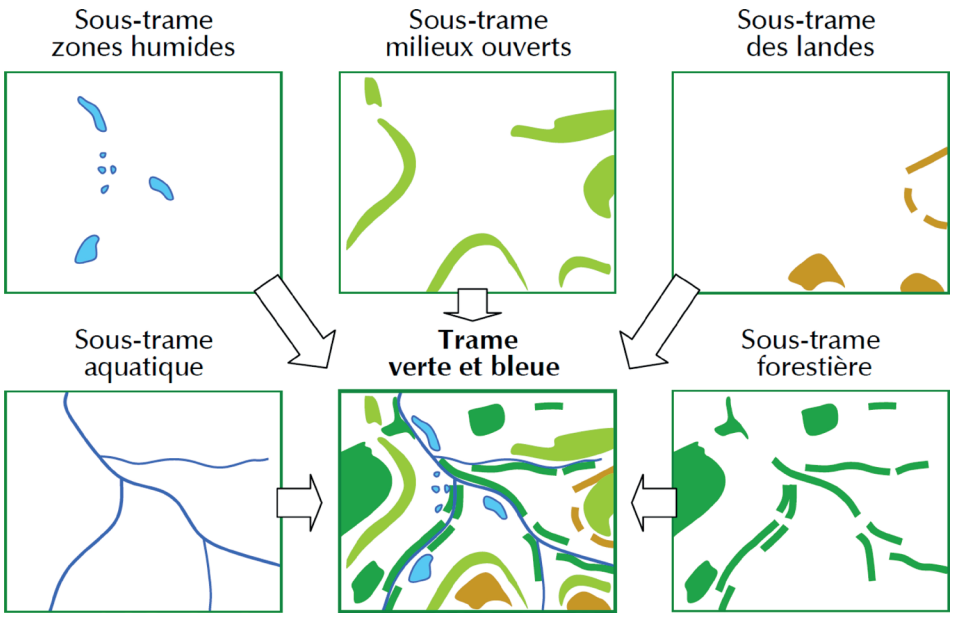
TRAME VERTE ET BLEUE

Mettre la TVB au centre du projet d'aménagement

La TVB, une composante essentielle pour le territoire et ses habitants

Outil d'aménagement du territoire en faveur de la biodiversité, la Trame Verte et Bleue se traduit par un ensemble de milieux naturels et semi-naturels interconnectés entre eux en maillage.
Elle répond à **un enjeu de conservation de la biodiversité** en intégrant les problématiques écologiques dans une démarche territoriale.

Elle permet non seulement de conserver des espaces naturels remarquables pour la flore et la faune, mais également de préserver les espaces naturels « ordinaires » qui favorisent la connectivité entre sites remarquables.
Ce maillage écologique constitue le siège de nombreux **enjeux de développement et de bien-être** en rendant des bienfaits à l'homme appelés « services éco-systémiques » : îlots de fraîcheur, production agricole, loisirs et déplacements doux, champs d'expansion des crues, abri pour les pollinisateurs, épuration des eaux, etc.



DÉFINITION

La Trame Verte et Bleue est un réseau formé de continuités écologiques terrestres (trame verte) et aquatiques (trame bleue). Elle se compose de réservoirs de biodiversité et de corridors écologiques :

- **les réservoirs de biodiversité :** ce sont des espaces nourriciers pour la faune et la flore qui se caractérisent par une importante richesse naturelle. Les animaux et végétaux y accomplissent tout ou partie de leur cycle de vie (croissance, alimentation, repos et production) ;
- **les corridors écologiques :** ils correspondent aux voies de déplacement reliant les réservoirs de biodiversité empruntés par la faune et la flore. Ils permettent d'agrandir les aires de répartition des espèces, notamment si un habitat est modifié ou détruit. Ils assurent également les flux génétiques et le brassage indispensable au bon fonctionnement des populations.

C'est un **espace multifonctionnel** et d'usages nombreux qui assure des fonctions et services multiples :

- **biologiques :** alimentation, reproduction et abri pour la faune : oiseaux, poissons, mammifères... ;
- **hydrologiques et prévention des risques :** régulation excès d'eau, maintien et amélioration de la qualité de l'eau, limitation des effets de sécheresse ;
- **climatiques :** climatisation naturelle, atténuation des variations de températures et réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain ;
- **santé :** rôle de filtre de la pollution de l'air et du sol, stockage du carbone ;
- **social et culturel :** espace de rencontre, de promenade et de détente pour la population ;
- **paysagère :** amélioration du cadre de vie, identité d'un territoire.

COMPOSANTES



Végétation



Réseau hydrographique



Conflits et obstacles

PROJET

S'appuyer sur l'armature verte et bleue pour reconquérir le paysage naturel et urbain



DÉCLINAISON

Protéger les réservoirs de biodiversité

Corridors écologiques

à préserver et/ou restaurer

à créer

Cours d'eau emblématiques et identitaires à préserver et valoriser

Protéger et développer la nature en ville

Espaces agricoles

ÉLÉMENTS DE REPÈRE

Réseau hydrographique

Voiries

Réseau ferroviaire

Centre ville

DU PRINCIPE...

Le PLUi-H pose comme principe fondateur de considérer la Trame Verte et Bleue comme un guide des choix d'aménagement du territoire.

Il s'agit de :

- protéger les espaces nécessaires à la biodiversité ;
- de limiter l'érosion et la fragmentation de ces espaces ;
- faciliter la circulation des espèces ;
- garantir la fonctionnalité écologique de ces territoires, en protégeant les espaces remarquables mais également le maillage qui connecte les réservoirs de biodiversité.

Ce principe, affirmé pour les grands espaces naturels emblématiques de la Métropole, vaut également pour la nature plus ordinaire, qui constitue la Trame Verte et Bleue de proximité (chevelu hydrographique, jardins, etc.).

... AUX MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE



PROTÉGER LES RÉSERVOIRS DE BIODIVERSITÉ

Faire de la TVB un élément fondateur du projet métropolitain implique la protection des réservoirs de biodiversité qui correspondent aux entités naturelles les plus remarquables du territoire. La TVB constitue donc une entrée fondamentale dans les réflexions de nouvelle urbanisation.

Conformément à la doctrine nationale « éviter, réduire, compenser », l'évitement de l'urbanisation des réservoirs de biodiversité doit être envisagé en premier lieu. Dans le cas d'une réduction, voire d'une compensation, celles-ci seront étudiées finement dans le cadre de la démarche de projet. Les cours d'eau et les zones humides doivent être protégés, notamment ceux abritant des espèces remarquables menacées et quasi-menacées de disparition identifiées dans le SDAGE du bassin Adour-Garonne.

Les zones nécessaires à la gestion des crues ainsi qu'au bon fonctionnement et à la recharge des nappes en eau de qualité, ainsi que les espaces de mobilité des rivières et des cours d'eaux, doivent être préservés.



PRÉSERVER, RESTAURER OU CRÉER DES CORRIDORS ÉCOLOGIQUES

Les corridors écologiques à recréer ou à restaurer en milieu urbain doivent s'inscrire à la fois dans le document d'urbanisme mais aussi dans une logique opérationnelle (projet de renaturation, etc.). Les projets urbains doivent notamment être l'occasion de restaurer ou recréer ces corridors.

Les corridors écologiques, en milieu naturel ou agricole, peuvent s'appuyer sur des entités naturelles diverses (ruisseaux, réseaux de haies, petits cours d'eau avec leur ripisylve, petits boisements, bandes boisées, etc.). Il est donc nécessaire de regarder finement le territoire pour protéger les éléments constitutifs de ces corridors et ainsi les maintenir en bon état et éviter leur grignotage et leur coupure par des constructions.

Lorsqu'une zone de projet concerne un ou plusieurs corridors écologiques, ces derniers doivent constituer le support du projet et le milieu naturel sera donc étudié finement pour faire du corridor écologique la future armature verte du projet.



PROTÉGER ET DÉVELOPPER LA NATURE EN VILLE

La protection de la nature en ville répond aux objectifs de protection de la biodiversité mais apporte aussi de nombreux bénéfices : amélioration du cadre de vie et paysager, réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain, filtre de la pollution de l'air et du sol, espaces de détente, etc.

Ainsi, il s'agira de :

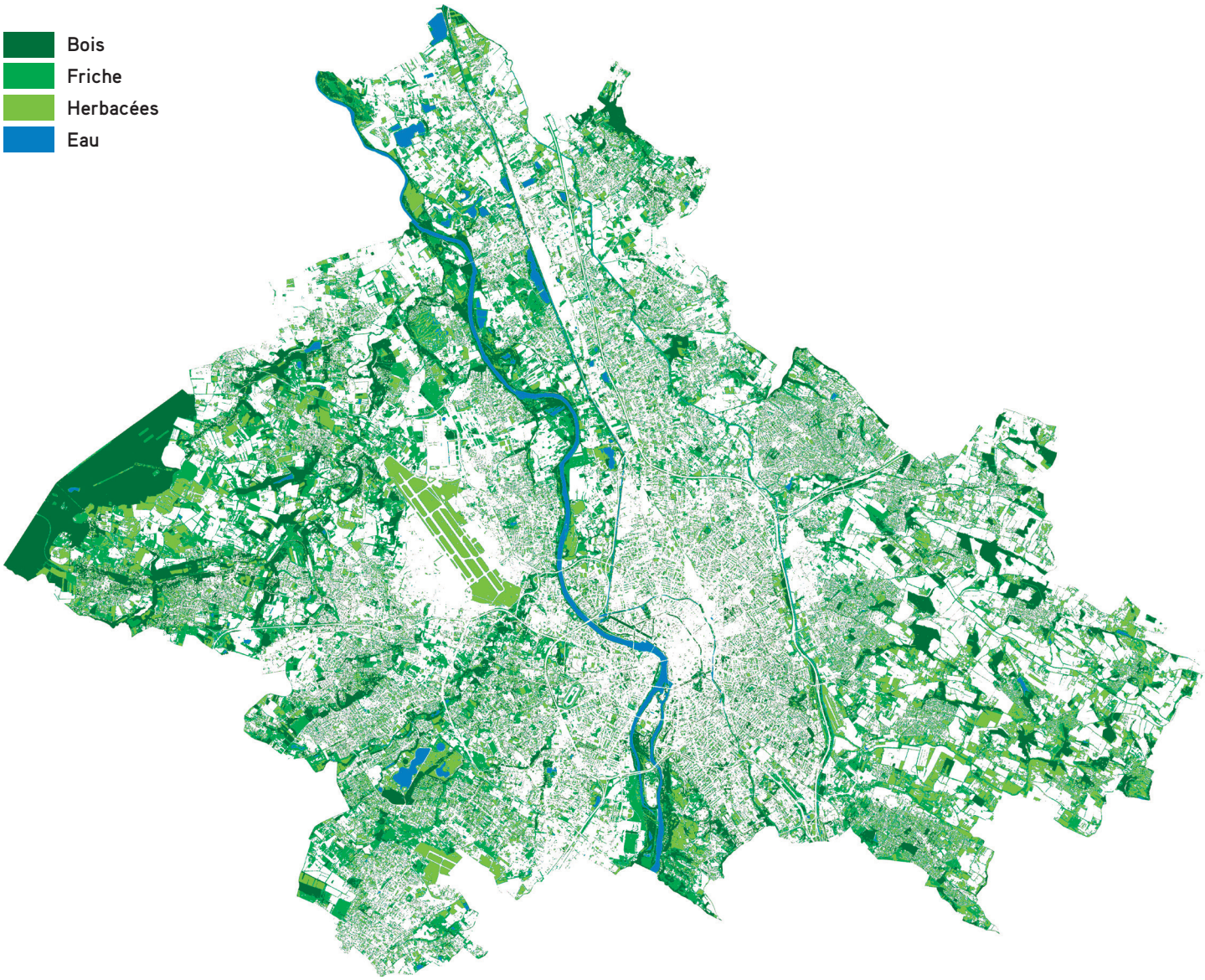
- protéger les éléments naturels ordinaires à une échelle fine et notamment les cœurs d'îlots verts qui correspondent également à des îlots de fraîcheur urbain et à des zones de calmes ;
- créer des liaisons vertes, notamment en reconquérant et végétalisant les espaces publics ou les espaces délaissés.

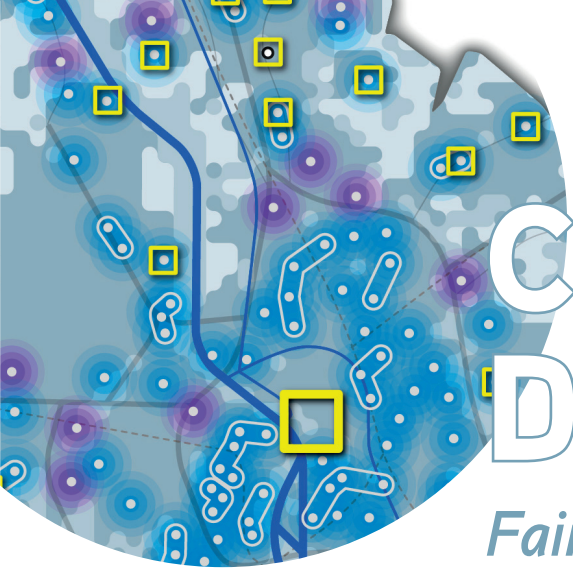
Ces éléments doivent concourir à rendre l'accès à la nature, une aménité courante et de proximité.



ÉLÉMENTS D'INFORMATION COMPLÉMENTAIRE

Sous-trame Verte et Bleue





CENTRALITÉS DE PROXIMITÉ

Faire de la proximité un élément essentiel du cadre de vie des habitants

Une armature multipolaire, support de proximité et d'organisation des espaces de vie des habitants

Pour l'habitant ou l'usager du territoire, la possibilité de pouvoir réaliser facilement (en termes de confort, de temps d'accès, de lisibilité, etc.) un maximum « d'opportunités » (pratiques, besoins à satisfaire, etc.) constitue un élément essentiel de son cadre de vie et de son confort.
Ces besoins du quotidien sont au cœur de la recherche de « proximité », qui trouve une réponse adaptée dans les centres de vie ou centralités.
L'organisation territoriale actuelle de la métropole toulousaine, à travers plus de 150 centralités, permet à un grand nombre d'habitants de trouver dans leur immédiate proximité de quoi répondre à leurs besoins quotidiens, excepté dans certaines petites communes parfois dépourvues de centralités ou polarités.

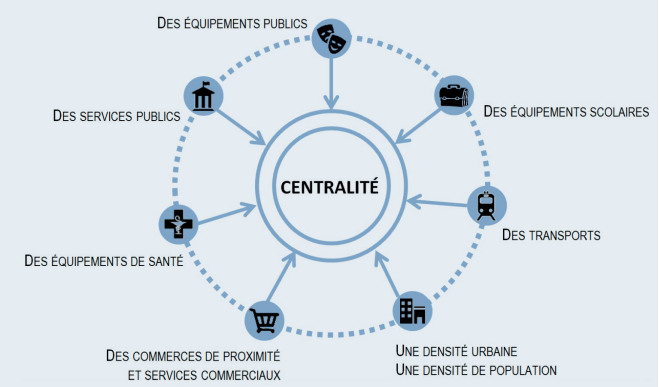
Pour certaines d'entre-elles, ces centralités fonctionnent en « système ». Elles interagissent entre-elles, offrant par effet de complémentarité, l'ensemble des fonctions urbaines nécessaires aux besoins de habitants.
L'ensemble des centralités identifiées sur le territoire capte aujourd'hui la moitié de la croissance démographique.
L'enjeu est donc de conforter cette dynamique, en valorisant l'armature des centralités et en organisant les conditions de son développement.

Mais cette exigence forte, pour répondre au défi de l'attractivité, tout autant qu'à celui de l'intégration des populations, n'est pas uniquement une affaire de services disponibles. Elle pose aussi un enjeu plus qualitatif : celui d'apporter des réponses à des équations complexes, telles qu'accessibilité / limitation des déplacements, ou densité / préservation d'un cadre de vie de qualité.

DÉFINITION

Qu'est-ce qu'une centralité de proximité ?

- La centralité de proximité combine plusieurs fonctions, avec notamment des commerces, des services au public, des équipements… sur un lieu où les modes doux, transports en commun et voitures sont favorisés ;
- Elle a la capacité à proposer des biens et services à des populations de proximité, ou plus éloignées, selon son niveau de rayonnement ;
- L'offre y est suffisante et diversifiée pour permettre une fréquentation tout au long de l'année et de la faire vivre économiquement ;
- Elle est également un lieu de rencontre autour d'événement et d'animation : marchés de plein vent, manifestations publiques, etc. ;
- Elle peut prendre la forme d'un cœur de quartier, d'un centre-ville ou d'un centre-bourg, tout autant qu'un pôle de commerces/services local, dont l'identification repose plus sur l'aire d'influence que sur la valeur identitaire.



Une démarche singulière : l'opération « Cœurs de quartier »

La ville de Toulouse s'est engagée dans une démarche de valorisation d'une partie de ses centralités au travers de l'opération cœur de quartier. Au nombre de 33, les cœurs de quartier participent au vivre-ensemble et à la qualité de vie des habitants et passants.
L'enjeu est de soutenir l'activité artisanale et commerciale afin de favoriser la création de liens sociaux, la qualité du cadre de vie et l'animation à travers trois objectifs :

- le renforcement et/ou la diversification de l'offre commerciale et des services de proximité ;
- l'amélioration de la qualité du cadre de vie ;
- la redynamisation de la vie de quartier.

COMPOSANTES



Équipements



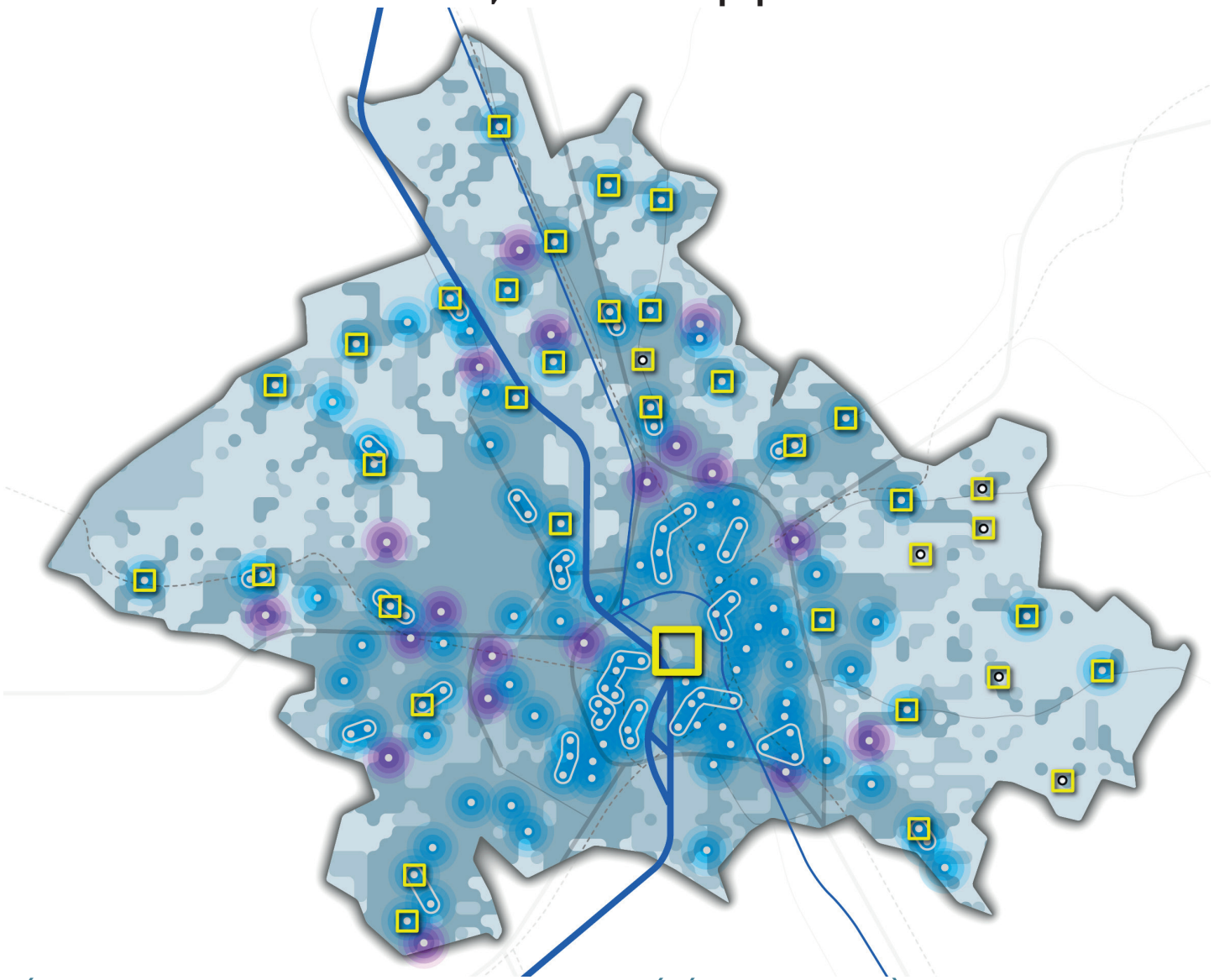
Commerces



Population

PROJET

Favoriser l'accueil des habitants dans les centralités, en adéquation avec leur niveau de commerces, services et équipements



DÉCLINAISON

- Centralité existante
- Centralité en projet
- Centralités faisant « système »
- Favoriser les conditions de création de centralités

ÉLÉMENTS DE REPÈRE

- Espaces urbanisés
- Espaces naturels
- Espaces agricoles
- Réseau hydrographique
- Voiries
- Réseau ferroviaire
- Centre ville

DU PRINCIPE...

Le PLUi-H pose comme principe de favoriser l'accueil des habitants dans les centralités, en adéquation avec leur niveau de commerces, services et équipements, ainsi que la qualité de la desserte en transports en commun.

Un parti-pris

Les centralités présentes ou à venir sur le territoire, ont été identifiées et cartographiées, sans distinction ou qualification particulière.

Le but est de repérer ces centralités, et de définir les objectifs à poursuivre pour faciliter leur « montée en gamme ». Pour autant, ces objectifs (exposés ci-dessous et déclinés plus finement dans la page suivante) ne peuvent s'appliquer de façon homogène sur toutes les centralités.
Ces six objectifs seront ainsi mobilisables de manière cumulative ou différenciée, en fonction des contextes rencontrés :

DÉVELOPPER les capacités d'accueil,

DIVERSIFIER les fonctions urbaines,

PARTAGER l'espace public, favoriser l'accessibilité,

INCITER la diversité de l'habitat,

VALORISER l'identité et le patrimoine,

OFFRIR des espaces de respiration.

... AUX MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

L'application du principe d'un accueil privilégié des habitants sur les centralités existantes ou en devenir a pour objectif de conforter la dynamique d'attractivité des centralités. Toutefois, les centralités repérées présentent des caractéristiques historiques et géographiques, des niveaux d'évolution, des potentialités, etc. , très différents en fonction des territoires considérés.
Du centre-bourg / cœur de quartier à forte valeur collective ou identitaire, en passant par le pôle de commerces / services et équipements achevé récemment, jusqu'au cœur du futur quartier non encore édifié... l'échiquier des centralités est très vaste, et ne permet pas une unicité de la règle applicable par le PLUi-H.
Ainsi, le développement des centralités, s'il peut s'accompagner, ne se décrète pas, et les mécanismes naturels d'évolution urbaine feront que certaines centralités se développeront plus rapidement que d'autres.
Qui plus est, de nouvelles polarités / centralités, non envisagées aujourd'hui, pouvant émerger durant la vie du PLUi-H, à l'occasion de réflexions débouchant sur la mise en œuvre de projets.

L'application du principe et les leviers à actionner pour y parvenir devront donc être adaptés aux spécificités et à la nature de chaque centralité rencontrée.

- Sur les centralités qui bénéficient d'un **niveau élevé d'équipements, services et commerces**, et jugé suffisant pour leur permettre de poursuivre leur croissance démographique, l'accueil de nouvelles populations sera favorisé. A ce titre, l'accent sera mis sur la recherche et l'optimisation du potentiel foncier, en intra-urbanisation, en intensification, ou en renouvellement.
- Pour les centralités dont le **niveau de commerces, services et équipements ne leur permet pas en l'état actuel d'absorber de nouvelles populations**, le développement ne pourra s'effectuer qu'après un renforcement de cette offre de services. L'objectif premier sera donc ici de diversifier les fonctions urbaines.
- Pour les **centralités des quartiers prioritaires**, le principe posé par le socle repose sur un rééquilibrage et une plus grande mixité de l'habitat. Leur développement s'entend donc davantage dans une logique de recomposition urbaine et de diversification de l'habitat, que d'accueil de population.
- Pour les **centralités en projet**, il s'agira de veiller à ce que l'ensemble des objectifs soit pris en compte dans la mesure où « tout » reste à faire.
- Dans cette même logique, les **centralités qui présentent aujourd'hui un point d'équilibre** entre accueil de population et diversité des fonctions urbaines, ne sont pas « figées » ; elles pourront connaître un développement, mais dans une logique de concomitance entre l'évolution démographique d'une part, et la croissance des commerces, services et équipements d'autres part.
- Pour autant, sur **certains territoires urbanisés très récemment**, les centralités autour desquelles s'organisent les nouveaux quartiers et qui sont arrivées à maturité devraient connaître une stabilité, sauf interventions ponctuelles sur l'espace public ou des évolutions spontanées sur le plan de l'offre de services.
- Pour les centralités dont le **caractère traditionnel, la morphologie ou l'organisation urbaine ont une forte valeur patrimoniale, identitaire ou collective** (cœur de village, centre-ville, ou de faubourg, etc.), l'attention sera plutôt portée sur la valorisation des ensembles patrimoniaux, et le respect des qualités urbaines et identités propres à la centralité et à son environnement.
- Pour les **centralités faisant système, le développement doit s'envisager dans une logique de complémentarité** des fonctions, l'objectif visé étant de permettre à l'habitant de trouver, dans l'une des centralités proches ou plus éloignées, ce qui est nécessaire à ses besoins (logement, offre de services, espace public, nature en ville, etc.).
- Pour les **centralités situées au cœur ou à proximité des bassins d'emplois les plus importants**, l'accueil de population sera favorisé pour rapprocher habitat et emploi et ainsi limiter les déplacements.
- Une articulation avec la démarche **Cœur de quartier** sera recherchée.

OBJECTIFS



DÉVELOPPER
LES CAPACITÉS D'ACCUEIL

Vivre dans la proximité suppose un accès aux besoins quotidiens de la vie courante et donc un accueil de la population dans les secteurs les mieux équipés. Il s'agit donc de permettre l'optimisation des possibilités constructibles du développement urbain des centralités qui sont les mieux pourvues en « offre de services ».



PARTAGER
L'ESPACE PUBLIC ET FAVORISER L'ACCESSIBILITÉ

Une des conséquences de la vie de proximité est la réduction des distances de déplacements au quotidien. Il s'agit donc d'encourager dans ces centralités les modes actifs et l'intermodalité :

- en favorisant les liaisons douces depuis, entre et au sein des centralités ;
- en optimisant l'offre et le fonctionnement du stationnement résidents et visiteurs de courte durée (vélos, voitures, livraisons, etc.).



VALORISER
L'IDENTITÉ ET LE PATRIMOINE

L'évolution des centralités doit concilier la préservation de la qualité du cadre de vie et de l'identité en travaillant notamment sur l'intégration des nouveaux projets dans leur environnement.



DIVERSIFIER
LES FONCTIONS URBAINES DANS LES CENTRALITÉS

La notion de centralité repose sur la présence de commerces, services et équipements de proximité. Ces fonctions urbaines contribuent à nouer ou renforcer le lien social. Il est donc essentiel à ce niveau de valoriser ou renforcer cette diversité des usages dans les espaces urbains du quotidien :

- en veillant à l'implantation d'une offre diversifiée de commerces, services et équipements de proximité ;
- en permettant les transformations d'usages et en encourageant des formes d'insertion nouvelles des activités (résidentielles, commerciales, artisanales) dans ces centralités à condition que ces activités ne soient pas sources de nuisances pour les habitants.



INCITER À LA DIVERSITÉ DE L'HABITAT

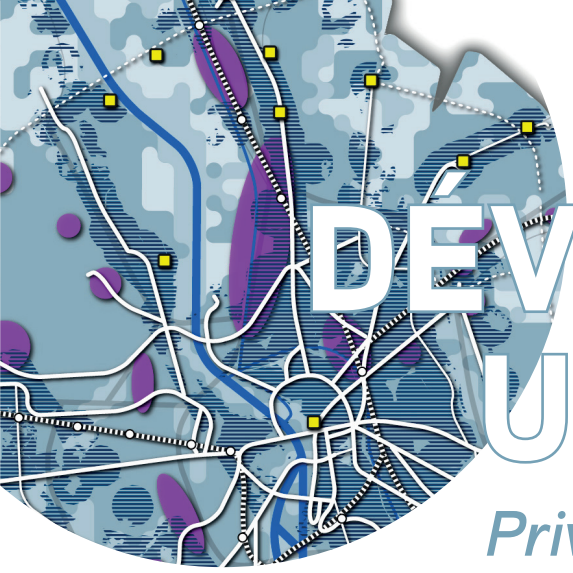
Les transformations sociétales, et plus particulièrement le vieillissement de la population et l'évolution des modes de vie, doivent être prises en compte :

- en proposant une offre diversifiée de logements qui réponde aux différentes aspirations de logement de chacun ;
- en poursuivant les efforts engagés pour réduire le déficit en logements sociaux.



OFFRIR DES ESPACES DE «RESPIRATION»

Composante essentielle du territoire, la nature en ville et les espaces de convivialité (places, square, etc.) contribuent au bien-être des habitants à travers des espaces calmes et de respiration, de loisirs et de récréation permettant une meilleure acceptabilité de la densité urbaine. Elle a une dimension sociale pour l'ensemble de la population en tant que support de cohésion sociale en favorisant les rencontres et joue un rôle essentiel sur le plan environnemental (îlot de fraîcheur, agriculture de proximité, etc.). Il s'agit donc de développer la nature en ville sous toutes ses formes, comme support d'aménités urbaines.



DÉVELOPPEMENT URBAIN

Privilégier le développement de la ville sur elle-même

Une régénération de la ville déjà à l'œuvre

De la ville romaine à la ville contemporaine, le développement de la ville sur elle-même a toujours été une constante.

Dans un contexte de forte attractivité et de nécessaire gestion économe des ressources, cette « régénération » prend une acuité particulière.

Ainsi, le phénomène de mutation urbaine concourt déjà aujourd'hui à une part très importante de la production en logements sur le territoire. Sur une période récente, ce sont ainsi plus de 70% des logements sur Toulouse, près de 50% sur la première couronne, et environ 40% sur le reste du territoire, qui ont été produits par mutation urbaine.

Ce phénomène, bien souvent spontané, est à organiser, en s'appuyant sur la recherche de cohérence entre urbanisme, mobilités et équipements.

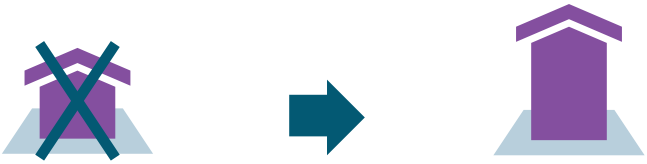
L'objectif est de répondre à plusieurs niveaux d'enjeux :

- une gestion économe du territoire, par polarisation du développement sur les secteurs urbains qui offrent une réelle mixité fonctionnelle, plutôt que diffusion par extension ;
- un accès du plus grand nombre aux fonctions urbaines : la polarisation de l'accueil des habitants autour des secteurs les mieux desservis et pourvus en offre de services facilitant une réponse plus globale aux besoins quotidiens des populations ;
- une exigence de qualité dans les aménagements : le développement de la ville sur elle-même doit ainsi s'envisager de manière qualitative et partagée, en tenant compte de l'identité des quartiers et de la qualité de vie des habitants.

La notion d'intensité urbaine est à adosser à l'importance et à la diversité du niveau d'aménités offertes (commerces, équipements, nature en ville, performance des modes de transport, etc.), pour renforcer « l'envie de ville ».

Renouvellement urbain

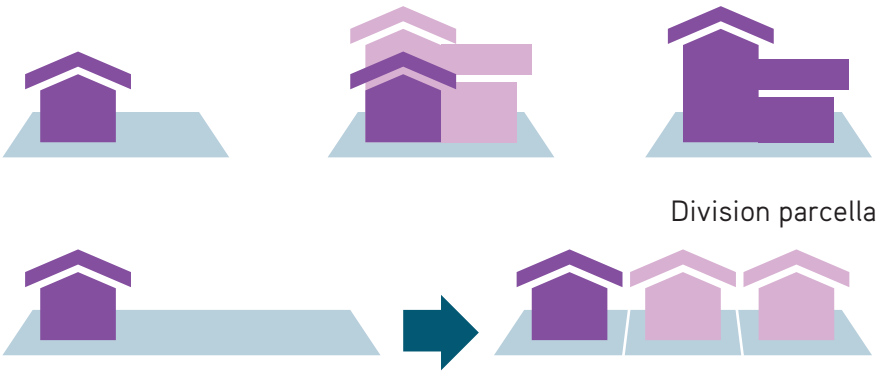
Démolition / Reconstruction



Intensification

Extension / Surélevation

Division parcellaire



DÉFINITION

Qu'entend-on par développement de la ville sur elle-même ?

Il correspond au phénomène de mutation urbaine c'est-à-dire d'urbanisation au sein des espaces bâtis. On distingue :

- **le renouvellement urbain** : démolition – reconstruction ;
- **l'intensification** : division parcellaire, extension, surélévation, dents creuses.

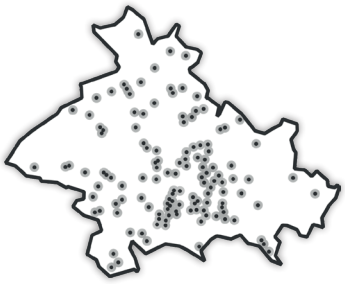
Qu'entend-on par cohérence urbanisme-mobilités ?

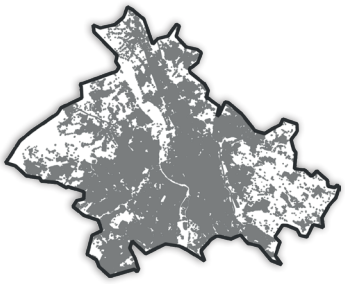
Elle correspond à l'adéquation entre le développement urbain et les dessertes en transports en commun.

Les territoires de cohérence urbanisme-mobilités correspondent au réseau structurant de transports en commun c'est-à-dire les axes existants de métro, tram, train, transports en commun en site propre et futurs du projet mobilités (Plan de Déplacements Urbains).

COMPOSANTES


Réseau structurant 2020/2025

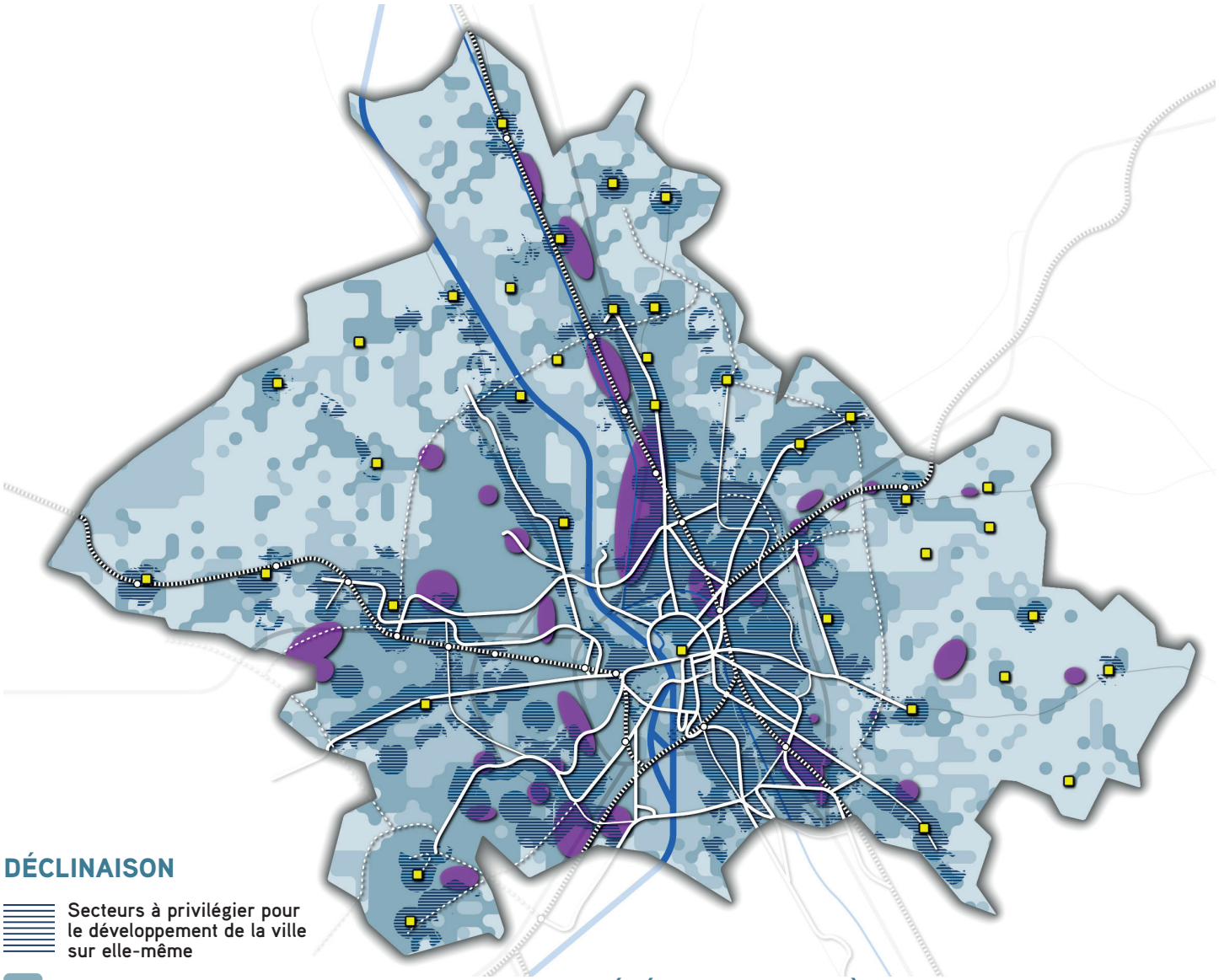

Centralités de proximité


Tache urbaine


Contraintes

PROJET

Privilégier le développement de la ville sur elle-même



DÉCLINAISON

Secteurs à privilégier pour le développement de la ville sur elle-même

Secteurs où le développement urbain spontané est à accompagner

Secteurs d'enjeux prioritaires pour le renouvellement et/ou la requalification des activités économiques

Réseau TC structurant (tracé de principe)

existant et programmé
à l'étude et à faire (2025)
à étudier (2025-2030)

ÉLÉMENTS DE REPÈRE

Espaces naturels

Espaces agricoles

Réseau hydrographique

Voiries

Réseau ferré et gare

Centre ville

DU PRINCIPE...

Le PLUi-H pose comme principe le développement de la ville sur elle-même.

Un parti-pris

L'objectif est de repérer, sous forme « d'enveloppes » ou de « fuseaux », les secteurs qui présentent les conditions les plus favorables pour accueillir ce développement.
Cette identification des territoires privilégiés s'appuie sur deux principales clefs d'entrée :

- les niveaux de desserte par les transports en commun : réseau structurant avec périmètre d'influence selon le mode (métro / gare : 600 m, tram : 500 m, TCSP, Linéo et Optimo : 400 m) ;
- l'offre de services (commerces, services et équipements avec un périmètre d'influence de 500 m autour des centralités).

Sont soustraits de cette analyse les secteurs touchés par de fortes contraintes (ex. courbes A, B ou C du PEB, aléa fort en zone inondable, réservoirs de biodiversité, etc.) ou relevant d'une multi-exposition à plusieurs contraintes.

Pour autant, au sein de ces enveloppes, le développement urbain ne peut s'envisager de manière homogène et doit prendre en compte les caractéristiques des tissus concernés.
Dans ce cadre, ces secteurs feront l'objet, dans la phase réglementaire du PLUi-H, d'un niveau d'expertise plus poussé et plus ciblé, afin de déterminer les potentiels fonciers (tissu libre, intensification, renouvellement, etc.) réellement mobilisables et ceux qui le sont moins, en confrontant ces informations à une analyse fine des modalités de mise en œuvre telles que décrites ci-contre.

L'objectif est de pouvoir adapter en fonction des quartiers ou des îlots, la poursuite de l'un ou plusieurs des objectifs suivants :

DÉVELOPPER les capacités d'accueil
FAVORISER des formes urbaines plus économes d'espace
COMPENSER l'intensité pour renforcer l'envie de ville
AGIR dans les zones économiques et commerciales

... AUX MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Le phénomène de développement de la ville sur elle-même, s'il est essentiel pour la gestion économe et solidaire du territoire, ne peut donc se faire de manière homogène et est à mettre en perspective avec les spécificités des contextes urbains rencontrés.
Au-delà des questions de bon niveau de desserte, de présence d'une « offre de services » conséquente, ou d'absence de zones à risques pour la population, ce sont donc des critères de nature différente, plus qualitatifs, qui viendront compléter et enrichir le principe posé.
Le socle précise bien à ce niveau que cette recomposition urbaine devra s'effectuer de manière qualitative et partagée, en harmonie avec les caractéristiques du tissu urbain, notamment sur le plan patrimonial et identitaire.
De la même manière, le niveau d'équipements et de services et leur capacité à répondre aux besoins, l'efficience des divers réseaux, le caractère récent ou plus ancien des quartiers considérés, etc., sont des paramètres qui viendront éclairer et préciser cette démarche.

Deux niveaux de « régénération urbaine » peuvent ainsi être distingués :

- un accueil des habitants privilégié et organisé autour des réseaux structurants de transports en commun, des axes majeurs et des lieux de centralités ;
- un accompagnement de l'évolution spontanée des tissus dans le reste du territoire, qui offre une mixité fonctionnelle moins prononcée.

En effet, les territoires desservis en transports en commun performants seront plus sollicités que les autres pour l'accueil des habitants.

En cohérence avec les densités recommandées du SCoT, l'intensification urbaine potentielle pourra être adaptée selon :

- le niveau de desserte par le réseau de transports en commun structurant existant ou programmé inscrit au PDU ;
- la présence d'une centralité (nature et niveau de rayonnement de cette centralité) ;
- l'exposition à une ou plusieurs contraintes majeures (zone inondable, nuisance sonore, etc.) ;
- la présence d'un site sensible sur le plan environnemental (réservoirs de biodiversité, présence de corridors écologiques, etc.) ;
- le caractère traditionnel, la morphologie ou l'organisation ayant une valeur patrimoniale ou identitaire importante ;
- le niveau d'irrigation par les réseaux et leur efficience (capacités de développement, niveau de saturation, etc.) ainsi que le niveau de saturation des réseaux viaires, l'insuffisante capacité des réseaux d'assainissement à absorber l'accueil de nouvelles populations... sont autant d'éléments à prendre en compte ;

La question des mutations économiques

Le principe de développement de la ville sur elle-même concerne également les secteurs dédiés aux activités.
Le schéma d'organisation des territoires de l'économie, en cours de réalisation pose à ce niveau une vision stratégique d'ensemble (extension – renouvellement) non disponible à ce stade.
Pour autant, dans le cadre du PADD, le principe a été posé de l'engagement d'un processus de renouvellement d'envergure sur les zones d'activités industrielles, artisanales et commerciales.

Dans ce cadre, la carte ci-contre met en lumière deux natures de sites :

- les sites d'enjeux prioritaires pour le renouvellement urbain nécessitant un réinvestissement important sur des sites stratégiques (processus de démolition-reconstruction sur des sites obsolètes) ;
- les sites d'enjeux prioritaires pour de la requalification des activités, nécessitant une intervention plus qualitative (lisibilité, insertion urbaine et paysagère, etc.).

Dans ce contexte, les entrées de ville majeures représentent un potentiel de reconquête et de renouvellement urbain importants.

OBJECTIFS



DÉVELOPPER
LES CAPACITÉS D'ACCUEIL

Vivre dans la proximité suppose un accès aux besoins quotidiens de la vie courante et donc un accueil de la population et des emplois dans les secteurs les mieux équipés. Il s'agit donc de permettre l'optimisation des possibilités constructibles du développement urbain qui sont les mieux pourvues en « offre de services ».



FAVORISER
DES FORMES URBAINES PLUS ÉCONOMES D'ESPACE

Dans un souci d'utiliser l'espace de manière optimale et de préserver à la fois les espaces de respiration dans les tissus urbains (cœurs d'îlots, jardins publics, places, etc.) et les grandes continuités paysagères, seront proposés :

- l'adaptation des formes urbaines en fonction de leur environnement urbain et paysager ;
- le retour vers de typologies offrant une certaines densité et compacité (vers des formes intermédiaires de l'habitat : maisons de ville, cités jardins, petits immeubles sur rue, etc.) en associant de manière adaptée les usages et les attentes ;
- des réponses aux attentes des ménages et notamment des familles, ce qui implique également des formes urbaines pour des logements de grande taille.



COMPENSER
L'INTENSITÉ, POUR DONNER « L'ENVIE DE VILLE »

… par la promotion de la qualité résidentielle

La recherche d'une amélioration de la qualité résidentielle implique de mettre l'accent sur le confort urbain offert aux habitants, sur la qualité de l'offre de services de proximité, sur la bonne accessibilité en transports en commun mais également pour les modes actifs, sur les espaces publics et sur la diversité des fonctions qu'accueillent les quartiers.

L'évolution des quartiers devra également concilier la préservation de la qualité du cadre de vie et de l'identité en travaillant notamment sur l'intégration des nouveaux projets dans leur environnement.

… par le développement de la nature en ville

Composante essentielle du territoire, la nature en ville et les espaces de convivialité (places, squares, etc.) contribuent au bien-être des habitants à travers des espaces calmes et de respiration, de loisirs et de récréation permettant une meilleure acceptabilité de la densité urbaine. Elle a une dimension sociale pour l'ensemble de la population en tant que support de cohésion sociale en favorisant les rencontres et joue un rôle essentiel sur le plan environnemental (îlot de fraîcheur, agriculture de proximité, etc.). Il s'agit donc de développer la nature en ville sous toutes ses formes, comme support d'aménités urbaines.

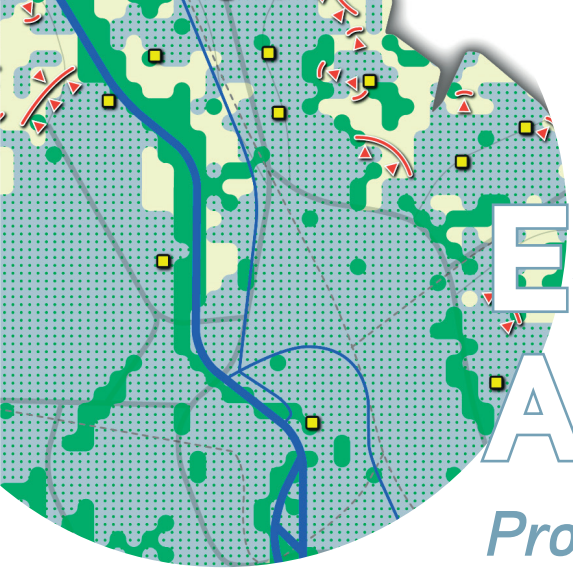




AGIR DANS LES ZONES ÉCONOMIQUES ET COMMERCIALES

Le niveau d'intervention relève de plusieurs niveaux d'enjeux différents caractérisant les espaces économiques constitués. Ces enjeux ne sont pas exclusifs, peuvent se combiner et s'articuler sur un même site :

- des enjeux de renouvellement, qui portent sur des sites stratégiques caractérisés par le cumul de plusieurs problématiques (accessibilité, mixité de fonction, projets intégrés, etc.) et par une obsolescence constatée. L'objectif est de réinvestir ces espaces où l'offre immobilière est souvent vieillissante et en décalage par rapport aux besoins du marché, en favorisant / accompagnant leurs capacités de densification et de mutation ;
- des enjeux de requalification plus généraux, qui portent sur des espaces banalisés, souvent déqualifiés, et pour lesquels un « toilettage » pourrait permettre une amélioration de la qualité urbaine et d'usage.



ESPACES AGRICOLES

Proposer un développement urbain respectueux de la vocation agricole du territoire

L'agriculture, une composante forte du territoire

Activité économique à part entière, l'agriculture contribue localement au maintien de l'emploi et au développement de filières de production alimentaire. Elle est aussi une activité d'intérêt général nécessaire à l'entretien des milieux (réseau des chemins d'exploitation, hydraulique), à la préservation des paysages, du cadre de vie et de l'identité du territoire (patrimoine bâti ancien de caractère présentant une typicité locale). Elle peut également répondre à une fonction sociale récréative.
Il est donc essentiel de pérenniser l'agriculture dans toutes ces dimensions.

Vers un projet agricole metropolitain

Les dispositions prises dans le PLUi-H en faveur des espaces agricoles gagneront à être renforcées par la mise en œuvre d'un projet agricole métropolitain visant à :

- contribuer à l'alimentation des habitants de la métropole ;
- relocaliser emplois et économie : circuits courts de proximité, unités de transformation locales... ;
- contribuer à la qualité environnementale et paysagère du territoire ;
- contribuer à l'atténuation et à l'adaptation au changement climatique ;
- promouvoir des pratiques culturales garantes de la qualité alimentaire et de la santé.

DÉFINITION

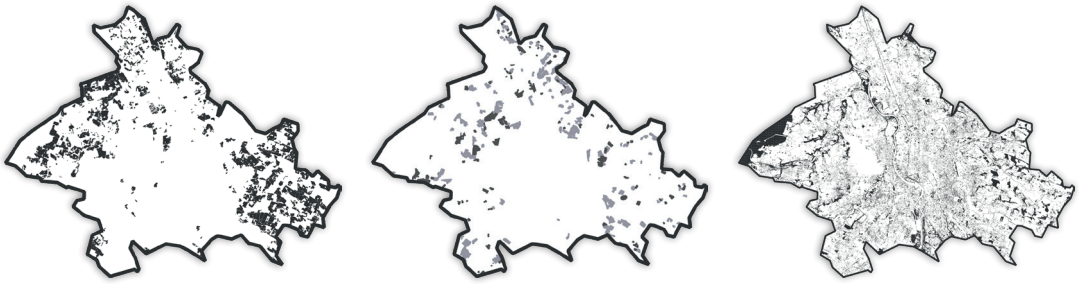
Qu'est-ce qu'un espace agricole ?

Est considéré comme espace agricole tout espace présentant un potentiel agronomique, biologique ou économique. A l'échelle de Toulouse Métropole, environ 11 000 hectares, soit 25 % du territoire, sont des espaces cultivés.
Ces espaces sont en grande majorité cultivés pour de la grande culture et dans une moindre mesure pour du maraîchage.





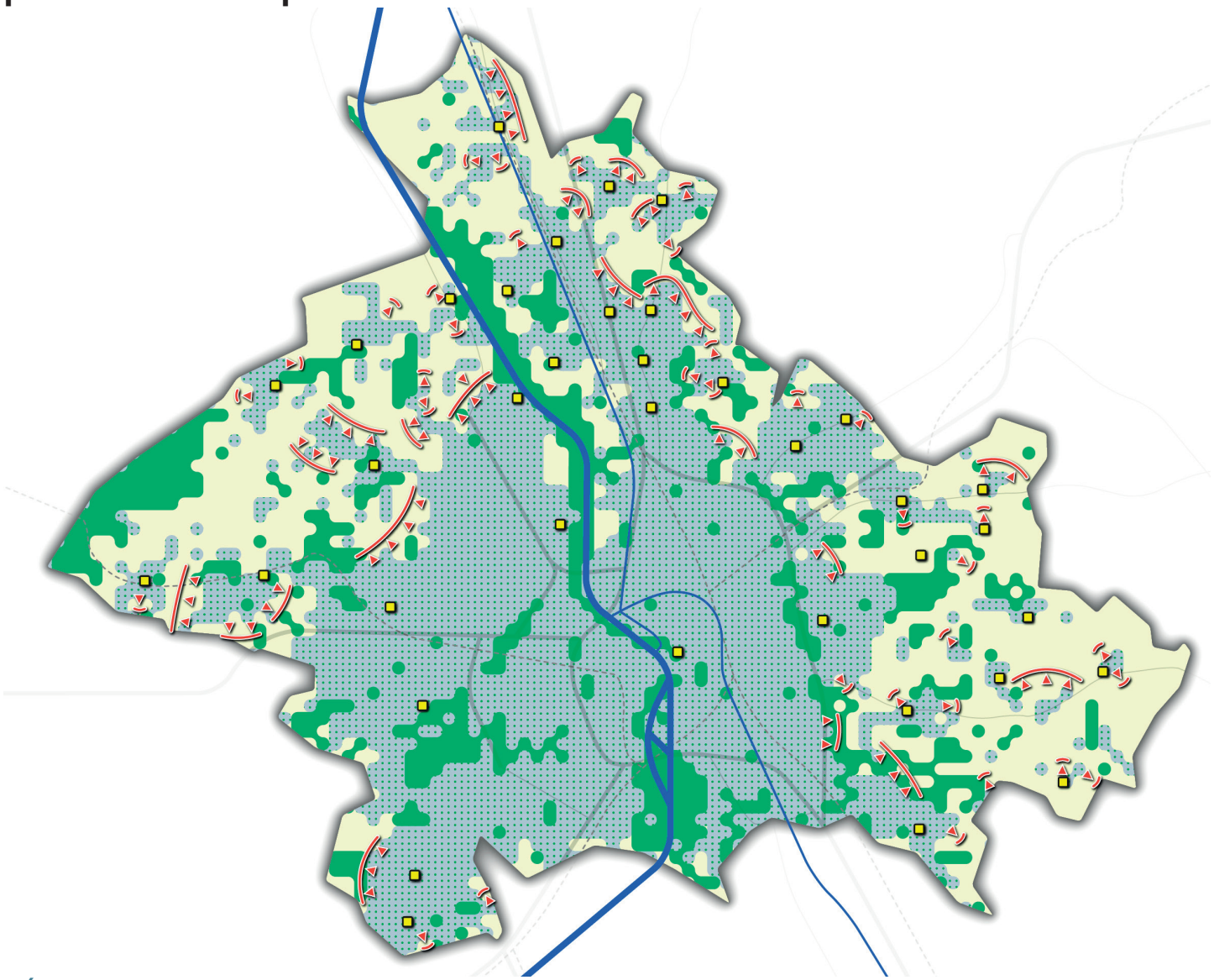
COMPOSANTES



Espaces agricoles à enjeux | Projets d'extension | Végétation

PROJET

Préserver la vocation des espaces agricoles pour assurer leur pérennité



DÉCLINAISON

- Au sein des territoires à dominante agricole, préserver les zones de production
- Articuler développement urbain et agriculture
- Conjuguer nature et agriculture

ÉLÉMENTS DE REPÈRE

- Nature en ville
- Réseau hydrographique
- Voiries
- Réseau ferroviaire
- Centre ville

DU PRINCIPE...

Le PLUi-H pose comme principe de garantir dans la durée le dynamisme agricole :

- en assurant une pérennité foncière sur les espaces cultivés, au service d'un véritable projet agricole de territoire, dans ses dimensions économique et d'usages ;
- en préservant le capital foncier pour infléchir la tendance passée d'un fort prélèvement sur les espaces agricoles ;
- en augmentant le potentiel alimentaire maraîcher local par des zones économiques dédiées et par la création d'espaces vivriers urbains (jardins partagés et jardins familiaux) ;
- en confortant la contribution des espaces agricoles à la biodiversité : pérenniser les haies et les boisements associés aux cultures, sécuriser les surfaces d'intérêt écologique...

... AUX MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE





PRÉSERVER LES ZONES DE PRODUCTION AGRICOLE

Le territoire métropolitain comprend des espaces cultivés à enjeu, par leur valeur agronomique et/ou par la vitalité économique des exploitations présentes.

Préserver ces espaces en évitant leur urbanisation permet de maintenir une activité économique de proximité. Cela permet aussi de sécuriser un capital local de terres fertiles, qu'elles soient aujourd'hui cultivées ou cultivables à l'avenir.

Pour cela, il s'agira de :

- faire porter l'effort de modération de la consommation foncière sur les espaces à très fort et à fort enjeu agricole ;
- garantir le classement en zone agricole sur les espaces de production agricole.

CONJUGUER NATURE ET AGRICULTURE

L'espace agricole comprend des milieux et des espaces propices à la biodiversité, on parle d'infrastructures agro-écologiques.

Ces infrastructures sont constituées, pour l'essentiel, de haies, bosquets, arbres isolés et alignés, vergers, bandes enherbées, prairies gérées de manière extensive, de surfaces cultivées (jachères à caractère environnemental, bandes culturales extensives, etc.), de murets, terrasses, chemins enherbés et de milieux humides (mares, sources, fossés, etc.).

Il est donc proposé que les infrastructures agro-écologiques contribuent à la Trame Verte et Bleue.

ARTICULER DÉVELOPPEMENT URBAIN ET AGRICULTURE

Pour les secteurs de développement urbain situés au contact d'espaces à enjeu agricole, une attention sera portée au travail d'articulation et de transition entre les deux occupations du sol.

En secteur favorable, c'est-à-dire avec une qualité de sols adaptée et un accès à l'eau, travailler finement l'intégration de l'activité agricole maraîchère avec l'urbanisation.

Les deux peuvent être compatibles : les parcelles maraîchères en milieu urbain peuvent constituer un poumon vert, un îlot de fraîcheur, une qualité paysagère, un lieu d'approvisionnement en produits frais accessibles, un lieu de vie de quartier, une dimension patrimoniale, etc.

Il s'agira donc de rendre possible l'activité maraîchère au sein du tissu urbain en :

- protégeant ces espaces cultivés en secteur urbanisé ;
- promouvant des formes urbaines intégrant des centralités vivrières (jardins partagés, familiaux, etc.) au sein d'espaces publics, d'espaces de copropriétés ;
- vérifiant que les constructions alentours ne mettront pas en péril l'accès à la nappe pour les maraîchers.

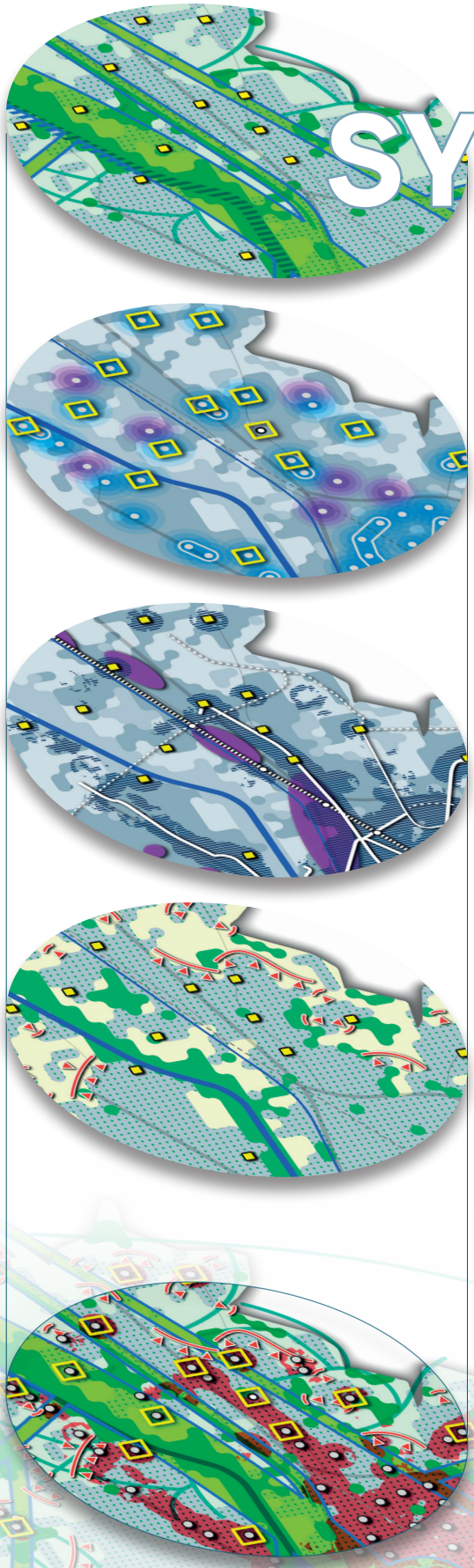
En secteur de grandes cultures, veiller à la compatibilité entre activités agricoles périphériques et habitat.

Il s'agira donc, dans les secteurs d'extension urbaine, de prendre en compte et d'évaluer l'impact du développement urbain sur les espace agricoles en place et aux alentours, notamment en :

- limitant le morcellement des îlots ;
- veillant à la circulation des engins agricoles : calibrage des voies, plan de circulation des engins agricoles, etc. ;
- travaillant les franges de manière à limiter les nuisances et assurer une bonne cohabitation entre activités agricoles et habitants : prise en considération des secteurs d'activités bruyantes, des éventuels épandages d'intrants, etc.

Pour les secteurs de développement urbain consommant de manière significative l'espace agricole, il s'agit de proposer des mesures compensatoires au stade de la mise en œuvre des projets.

Ce principe de compensation est à privilégier dans les cas où aucune possibilité d'éviter ou de réduire l'impact sur la zone agricole n'est envisageable.



SYNTHÈSE

TRAME VERTE ET BLEUE

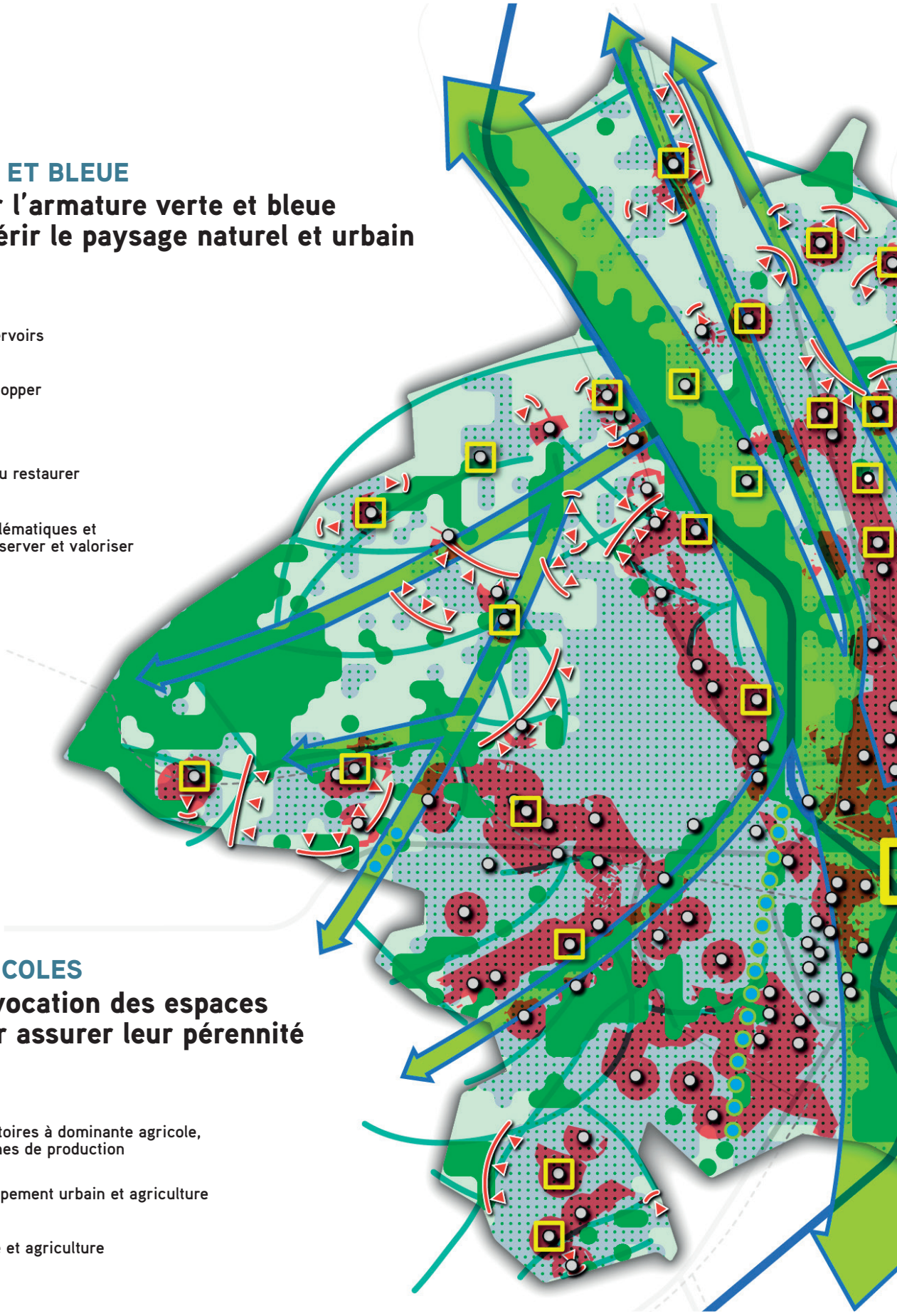
S'appuyer sur l'armature verte et bleue pour reconquérir le paysage naturel et urbain

DÉCLINAISON

- Protéger les réservoirs de biodiversité
- Protéger et développer la nature en ville

Corridors écologiques

- à préserver et / ou restaurer
- à créer
- Cours d'eau emblématiques et identitaires à préserver et valoriser



ESPACES AGRICOLES

Préserver la vocation des espaces agricoles pour assurer leur pérennité

DÉCLINAISON

- Au sein des territoires à dominante agricole, préserver les zones de production
- Articuler développement urbain et agriculture
- Conjuguer nature et agriculture

CENTRALITÉS

Favoriser l'accueil des habitants dans les centralités, en adéquation avec leur niveau de commerces, services et équipements

DÉCLINAISON

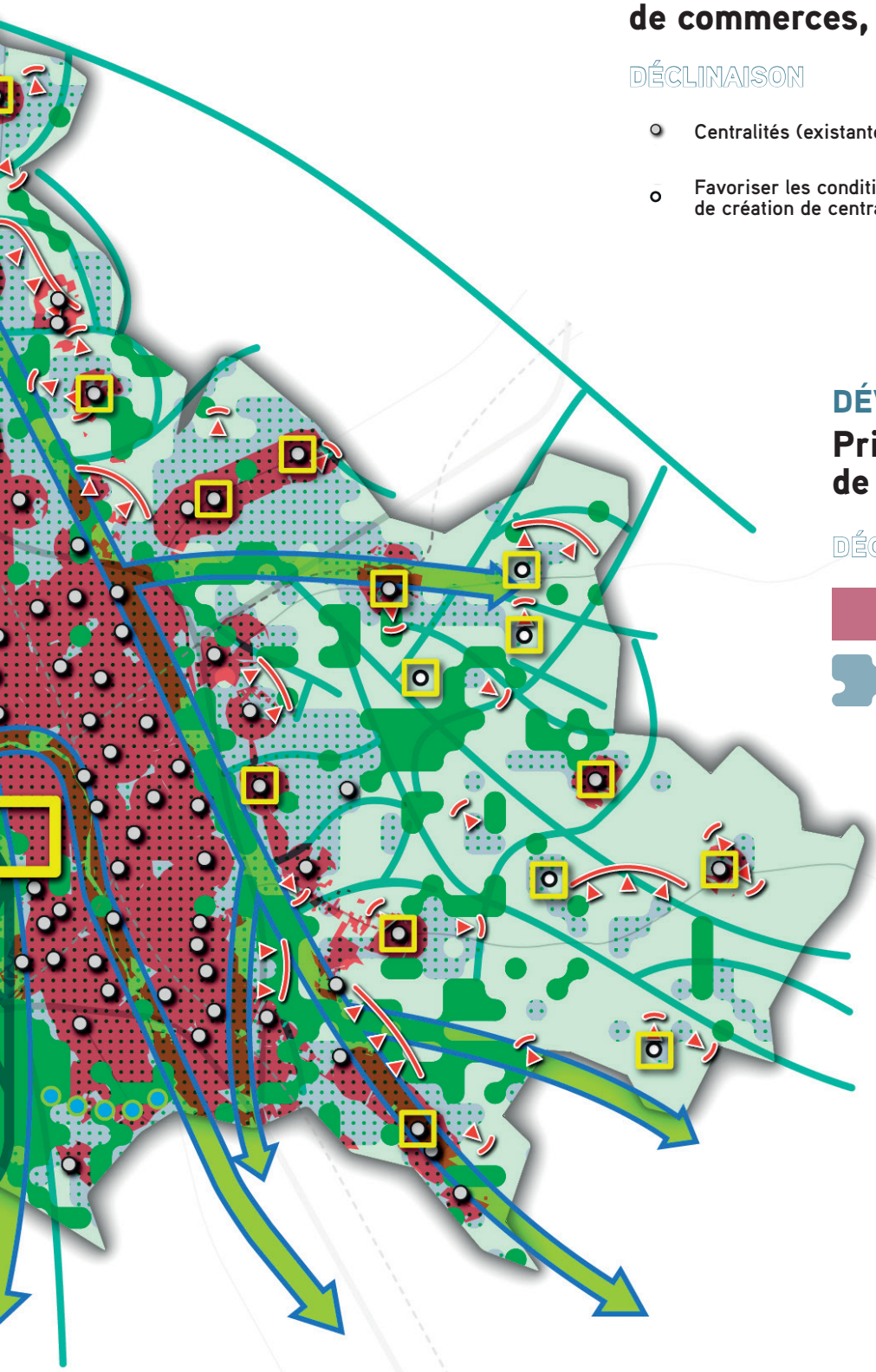
- Centralités (existantes et en projet)
- Favoriser les conditions de création de centralités

DÉVELOPPEMENT URBAIN

Privilégier le développement de la ville sur elle-même

DÉCLINAISON

- Secteurs à privilégier pour le développement de la ville sur elle-même
- Secteurs où le développement urbain spontané est à accompagner



ÉLÉMENTS DE REPÈRE

- Centre ville
- Réseau hydrographique
- Voiries
- Réseau ferroviaire

PLUi-H

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

toulouse métropole

aua/T