



**DOSSIER ARRÊTÉ**  
par délibération du 20/06/2024

**1 - Rapport de présentation**

**LIVRET 1F - Articulation du plan  
avec les autres documents  
d'urbanisme et les plans ou  
programmes avec lesquels il doit  
être compatible**





# Sommaire

## 1\_F\_1 : COMPATIBILITÉ AVEC LE SCOT (SCOT APPROUVÉ LE 21/04/2017).....5

### PARTIE 1 : MAÎTRISER L'URBANISATION.....6

**RÉVÉLER EN PRÉALABLE LES TERRITOIRES NATURELS ET AGRICOLES STRATÉGIQUES** : maîtrise du devenir des espaces non urbanisés et stratégiques à préserver sur le long terme en s'appuyant sur les territoires naturels et agricoles..... 7

Appliquer un principe général d'économie des espaces naturels, agricoles et forestiers 7

Conforter durablement la place de l'agriculture.....8

Préserver les espaces naturels protégés, bâtir un maillage TVB..... 10

Mettre en valeur les paysages ..... 13

**PRÉSERVER LES RESSOURCES ET LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE** : Trois objectifs majeurs

« maîtriser-économiser-renouveler » ; préalables indispensables dans la construction d'un territoire durable 15

Préserver et économiser les ressources en eau, améliorer la qualité..... 15

Lutter contre le changement climatique en contribuant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et mettre en œuvre des démarches globales :..... 16

**PRÉVENIR LES RISQUES MAJEURS** : Intégrer dès l'amont une véritable culture de sécurité, et poser comme préalable au développement une intégration systématique des risques connus..... 18

**AMÉLIORER LA SANTÉ** : la responsabilité de la collectivité doit se traduire par la volonté de limitation des externalités négatives liées au développement urbain..... 20

Protéger l'environnement sonore et améliorer la qualité de l'air.....20

### PARTIE 2 : POLARISER LE DÉVELOPPEMENT.....23

**IDENTIFIER LES TERRITOIRES D'ACCUEIL DES HABITANTS ET DES EMPLOIS** : la dynamique démographique du territoire doit être accompagnée par un développement équilibré et polarisé ; pour atteindre cet objectif le territoire a été réparti en trois entités : cœur d'agglomération, ville intense et territoires de développement, répondant à des principes de développement différents..... 24

Identifier les territoires d'accueil du développement..... 24

**L'ACCUEIL DES HABITANTS : RENFORCER ET DIVERSIFIER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS**. Il s'agit d'organiser l'accès au logement pour tous de manière équitable sur les territoires à hauteur de leurs possibilités.....26

Renforcer la production de logements.....27

Diversifier la production de logements..... 27

Promouvoir une densification et une mixité dans la ville ; établir les règles d'un développement urbain maîtrisé et économe en foncier :.....27

**L'ACCUEIL DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE : MIXITÉ FONCTIONNELLE, COMPÉTITIVITÉ, HIÉRARCHISATION DES POLARITÉS, DENSIFICATION DES ZONES ÉCONOMIQUES**. Objectif de maintien pour 2030 de l'équilibre actuel de 1 emploi pour 2,2 habitants. Dans cette perspective l'émergence de filières de diversification des activités et des emplois doit être favorisée. De plus, en cohérence avec les autres orientations du SCOT, il convient d'optimiser le foncier à vocation économique et de hiérarchiser les grands sites d'activités dans une logique de polarisation..... 31

Relever le défi de compétitivité, d'équipement et d'équilibre du territoire.....31

Organiser le territoire pour rapprocher habitants et emplois.....31

Accueillir préférentiellement le développement économique dans les quartiers mixtes31

Proposer une offre dédiée sur des polarités économiques hiérarchisées.....31

Promouvoir la densification des territoires dédiés à l'économie en extension comme en renouvellement..... 32

**IMPLANTATION DES ACTIVITÉS COMMERCIALES : FAVORISER UNE MIXITÉ FONCTIONNELLE HIÉRARCHISÉE ET POLARISÉE AU SEIN DES CENTRALITÉS DE FAÇON A STRUCTURER L'ARMATURE COMMERCIALE EN LIEN AVEC LA HIÉRARCHIE URBAINE..... 35**

Polariser la fonction commerciale au sein de centralités denses et assurer un aménagement commercial équilibré.....	35
Favoriser la mixité urbaine et l'accessibilité en transports en commun au sein des pôles commerciaux.....	35
Préserver les ressources foncières par un développement maîtrisé et durable de la fonction commerciale.....	35

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

Équilibrer les territoires en matière d'équipement.....	37
Promouvoir un urbanisme de proximité.....	37
Développer les équipements métropolitains.....	37

**PARTIE 3 : RELIER LES TERRITOIRES..... 39**

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

Développer un réseau de transports collectifs intermodal.....	40
Prévoir les infrastructures nécessaires au maintien et au renforcement de l'accessibilité métropolitaine.....	40
Compléter le réseau de boulevards urbains multimodaux, charpente de la ville intense.....	43
Vers une cohérence urbanisme / transport.....	43
Promouvoir les modes actifs par un urbanisme intégrant leur cheminement.....	43

**1\_F\_2 : COMPATIBILITÉ AVEC LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU APPROUVÉ LE 17 OCTOBRE 2012)..... 48**

*Les orientations du Plan de Déplacements Urbains (PDU) révisé, à décliner par territoires géographiques fonctionnels de l'agglomération toulousaine et par commune du périmètre de révision du PDU, sont :.....*

<i>La déclinaison thématique des orientations :.....</i>	<i>51</i>
<i>- A – Limiter les nuisances et pollutions, améliorer la sécurité et le cadre de vie.....</i>	<i>51</i>
<i>- B – Mieux articuler transports et urbanisme.....</i>	<i>51</i>
<i>- C – Répondre aux enjeux de desserte TC des territoires.....</i>	<i>51</i>
<i>- D – Favoriser la pratique de la marche et l'usage du vélo.....</i>	<i>52</i>
<i>- E – Maîtriser l'usage de la voiture.....</i>	<i>53</i>
<i>- F – Développer l'intermodalité.....</i>	<i>54</i>

**1\_F\_3 : COMPATIBILITÉ AVEC LE PCAET (PCAET DE 2018)..... 55**

<i>Axe 1 : Assurer le bien vivre dans l'éco-métropole : amplifier massivement l'action sur la rénovation des logements et la qualité des aménagements.....</i>	<i>56</i>
<i>Axe 2 : Favoriser l'éco-mobilité et faciliter les déplacements pour rendre du temps aux Métropolitains.....</i>	<i>58</i>
<i>Axe 3 : Développer les productions et consommations d'énergies renouvelables locales.....</i>	<i>59</i>
<i>Axe 4 : Entreprendre, produire et consommer durablement dans une ville intelligente.....</i>	<i>60</i>
<i>Axe 5 : Affirmer Toulouse Métropole comme animatrice territoriale de la transition énergétique.....</i>	<i>61</i>
<i>Axe 6 : Innover pour l'exemplarité et généraliser les pratiques d'excellence.....</i>	<i>62</i>

## **1\_F\_1 : COMPATIBILITÉ AVEC LE SCOT (SCOT approuvé le 21/04/2017)**

---

Le présent chapitre vise à démontrer la compatibilité du PLUi-H avec le SCOT opposable, c'est à dire approuvé le 21 avril 2017. L'analyse de cette compatibilité s'entend comme un principe de non-contrariété avec les prescriptions et les recommandations du SCOT opposable.

L'analyse est structurée en reprenant les 3 entrées du SCoT : « Maîtriser » ; « Polariser » ; « Relier ».

Les cartes présentées dans les parties reprenant les éléments du SCoT sont issues du Document d'Orientation et d'Objectif (DOO) du SCoT opposable sur lesquelles a été reporté le périmètre de Toulouse Métropole. Elles son présentées ici à titre d'illustration.

Le renvoi aux prescriptions et recommandations du DOO du SCoT peut être inséré dans le texte exposant les éléments de compatibilité du PLUi-H sous la forme (Px) ou (Rx).

Il est important de signaler que si le PLUi-H est bien compatible avec le SCOT opposable, la démarche s'est également inscrite dans l'esprit de la révision du SCOT en cours et prescrite le 8 janvier 2018 par le Comité Syndical du SMEAT (Syndicat Mixte d'Études pour entreprendre et mettre en œuvre le schéma de cohérence territorial de la grande Agglomération Toulousaine). En effet, le PLUi-H tient notamment compte du PAS (Projet d'Aménagement Stratégique) débattu une première fois le 5 avril 2022 puis le 4 décembre 2023 en ce qui concerne l'armature urbaine de la grande agglomération toulousaine, l'enjeu de sobriété foncière et de préservation des ENAF mais aussi de polarisation de l'accueil.

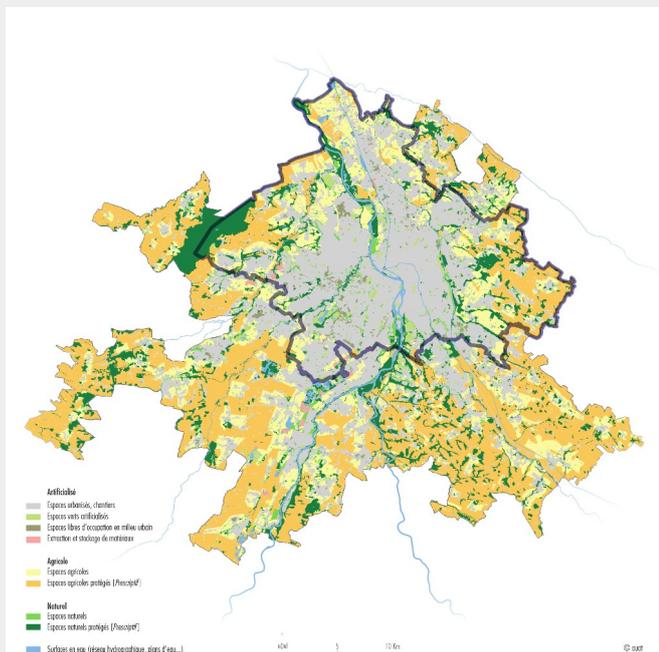
# Partie 1 : Maîtriser l'urbanisation

---

<b>M A Î T R I S E R</b>	<b>RÉVÉLER EN PRÉALABLE LES TERRITOIRES NATURELS ET AGRICOLES STRATÉGIQUES : maîtrise du devenir des espaces non urbanisés et stratégiques à préserver sur le long terme en s'appuyant sur les territoires naturels et agricoles</b>	
	<b>S C O T</b>	<p><b>Appliquer un principe général d'économie des espaces naturels, agricoles et forestiers</b></p> <p>Le prélèvement annuel de terres naturelles, agricoles et forestières au profit d'une nouvelle urbanisation s'inscrit dans la poursuite des objectifs de réduction de consommation d'espace du SCoT 2012, à savoir une réduction de 50 % par rapport à la période précédente. Cette consommation ne peut par conséquent pas excéder en moyenne annuelle 315 hectares à l'échelle de la Grande Agglomération.</p> <p>→ Ramené au périmètre de Toulouse Métropole, cela correspond à une consommation foncière maximale d'environ 170 ha par an.</p>
<b>P L U i H</b>	<p>→ <b>Compatibilité du PADD</b></p> <p>Le PADD fixe un objectif de réduction de 50 % de la consommation d'ENAF par rapport à la consommation observée sur les 10 années précédant l'arrêt du PLUi-H, ce qui implique de ne pas planifier plus de 480 Ha de consommation d'espace dans le futur PLUi-H. Cela représente 48ha/an soit une consommation bien inférieure à celle fixée par le SCOT de 170ha/an.</p> <p>En complément, le PADD fixe comme objectif d'accueillir au moins 75 % des logements dans l'enveloppe urbaine.</p>	
	<p>→ <b>Compatibilité dans la traduction réglementaire</b></p> <p>Ces objectifs ambitieux de réduction de la consommation d'ENAF sont retranscrits dans la partie réglementaire du PLUi-H puisqu'environ 378 ha d'ENAF sont planifiés à la consommation dans le zonage, qu'il s'agisse de zones U, de zones AU ouvertes, de zones AU fermées, d'ER (Emplacements Réservés), de SEP (Servitudes pour Équipements Publics), de PVC (Principes de Voiries de Circulation) ou de STECAL (Secteur de Taille et de Capacité d'Accueil Limitée).</p> <p>La localisation de cette consommation planifiée d'ENAF s'est faite dans le respect des objectifs du PLUi-H (cohérence urbanisme-mobilité, proximité des centralités, etc...) et a également été guidée par la démarche d'évaluation d'environnementale du PLUi-H qui a permis de retenir les localisations les plus propices au regard des enjeux environnementaux et agricoles (cf. livret 1G1 du rapport de présentation du PLUi-H).</p> <p>La consommation planifiée d'ENAF du PLUi-H s'inscrit dans une logique d'optimisation du foncier, avec des densités minimum de logements et d'emploi ainsi que des surfaces maximales par typologies d'équipements fixées comme le détaille le livret 1C du rapport de présentation du PLUi-H.</p> <p>Cette consommation limitée d'ENAF permet ainsi de répondre aux besoins non satisfaits dans les espaces urbanisés ayant fait l'objet d'une étude de densification dont la méthode et les résultats sont retranscrits dans le livret 1C du rapport de présentation du PLUi-H.</p> <p>→ Le zonage du PLUi-H est donc parfaitement en adéquation avec les objectifs du PADD en matière de consommation d'ENAF et donc entièrement compatible avec le SCoT.</p>	

### Conforter durablement la place de l'agriculture

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



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

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

#### → Compatibilité du PADD

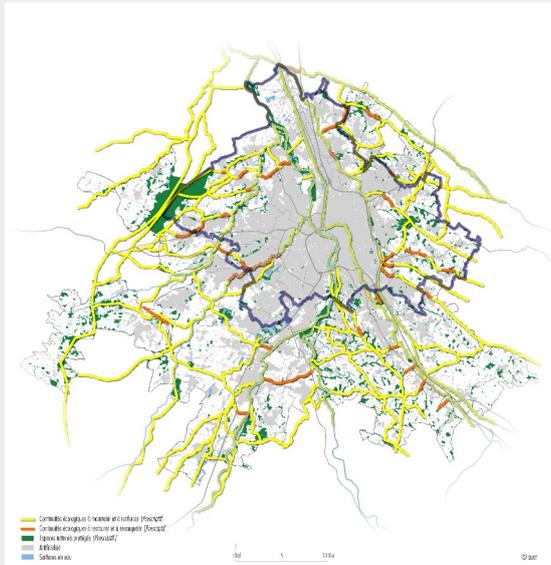
La construction du projet de la Métropole s'est basée sur un diagnostic agricole approfondi, alimenté notamment par la chambre d'agriculture, qui a permis d'identifier les territoires agricoles à enjeux forts et de révéler la réelle dimension économique de l'activité pour le territoire.

Dans la partie socle du PADD, l'Orientation 1.2. *Maintenir une agriculture durable en proximité pour garantir le lien des habitants à leur alimentation* précise les objectifs de préservation des sols agricoles et d'articulation entre activité agricole et espace urbain.

En outre, l'objectif de réduction de 50 % la consommation d'ENAF fixé dans le PADD, contribue fortement à la protection des sols agricoles et à la pérennisation de l'activité agricole sur le territoire métropolitain.

		<p>→ <b>Compatibilité de la traduction réglementaire</b></p> <p>Afin d'être compatible avec le principe général d'économie des espaces agricoles et naturels prôné par le SCoT, le PLUi-H instaure des dispositions réglementaires visant à préserver la vocation et la pérennité des espaces agricoles dans une perspective à la fois économique, environnementale et sociale.</p> <p>→ <b>Concernant la protection stricte des espaces agricoles protégés du Scot</b></p> <p>Afin de conforter durablement la place de l'agriculture, le SCoT identifie l'ensemble des espaces agricoles au sein desquels il repère des espaces protégés. De fait, tous ces espaces ont été intégrés en zone A afin de maintenir leur vocation strictement agricole (P4) tout en préservant l'organisation parcellaire (R2) garante de la protection des grandes entités foncières. Lorsque les enjeux environnementaux étaient prépondérants, certains espaces agricoles ont été basculés en zone N afin de conforter leur rôle d'espaces de nature (P2). A noter que pour les secteurs agricoles concernés par la trame verte et bleue, le zonage agricole a été maintenu mais le caractère de préservation de la biodiversité a été inscrit avec l'outil réglementaire « secteur de biodiversité » qui vient se superposer au zonage agricole. Enfin, le PLUi-H instaure également une zone A1 de protection paysagère.</p> <p>Sur la base du diagnostic agricole et notamment de la carte des enjeux agricoles établi par la Chambre d'Agriculture, les autres espaces agricoles du SCoT ont été classés majoritairement en zone A. L'identification des enjeux agricoles a également nourri la réflexion sur les choix des secteurs retenus pour répondre à des besoins d'accueil afin d'avoir le moindre impact sur les espaces à fort ou très forts enjeux (R3).</p>
<b>M A Î T R I S E R</b>	<b>P L U i H</b>	<p>→ <b>Concernant le respect du principe de continuité urbaine</b></p> <p>Les territoires d'extension sont identifiés par des « pixels » positionnés au-delà du tissu urbain existant. Leur localisation répond aux objectifs de polarisation, d'équilibre entre ville intense et développement mesuré et de diminution de la consommation foncière. Le PLUi-H respecte ces prescriptions (P48) et lorsque la zone agricole sous pixel est impactée par des projets d'urbanisation, ces derniers respectent le principe de continuité urbaine (P58), à l'exception des ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif (P94).</p> <p>→ <b>Concernant les mesures de protection des espaces agricoles</b></p> <p>Au sein de la zone agricole, toute urbanisation est interdite sauf constructions et installations nécessaires à l'activité agricole (P4). Afin de préserver l'activité agricole, le PLUi-H définit les conditions de changements de destination des bâtiments agricoles existant au sein de la zone A (P3). De même, afin de ne pas impacter les espaces agricoles, les activités existantes sont classées dans des Secteurs de Taille et de Capacité d'Accueil Limité (STECAL) au sein desquels les constructions et les extensions limitées sont très encadrées et restrictives. La délimitation des STECAL a été positionnée de manière limitée autour des bâtiments et aménagements existants.</p> <p>Enfin, lorsque de nouveaux secteurs voués à l'urbanisation sont contigus à de l'espace agricole, les OAP intègrent systématiquement des dispositions visant à garantir une bonne cohabitation des usages (R1) : traitement soigné des franges, maintien des accès agricoles...</p>
		<p style="text-align: center;"><b>Compatibilité du POA pour l'habitat</b></p> <p>Le POA pour l'habitat ne prévoit de la consommation ENAF que pour répondre aux besoins en logements non satisfaits dans les espaces urbanisés. En ce sens, les choix opérés dans le POA préservent autant que possible le foncier à vocation agricole.</p>

**Préserver les espaces naturels protégés, bâtir un maillage TVB**



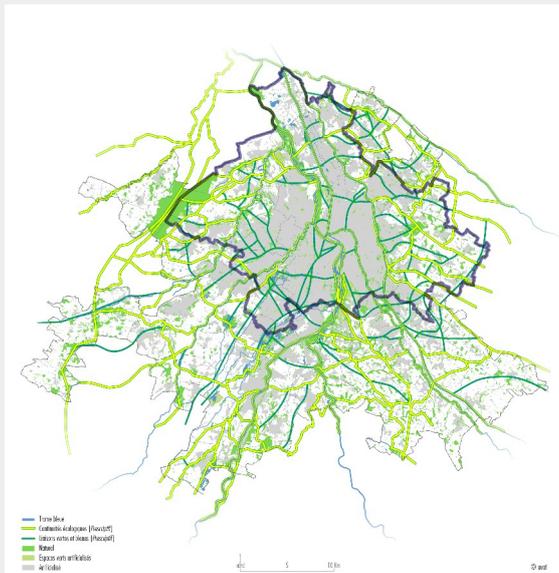
A l'échelle de Toulouse Métropole la carte donne à voir les réservoirs de biodiversité et principales continuités écologiques : la forêt de Bouconne, les boisements des coteaux est, les berges non artificialisées de la Garonne, l'ensemble du réseau hydrographique et les berges associées (l'Hers, le Touch,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

**Protéger et conforter les espaces de nature :**

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

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

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



**Bâtir un maillage vert et bleu proche des habitants :**

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

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

Le maillage constitué par les espaces de nature et les espaces verts artificialisés au sein du tissu urbain est préservé.

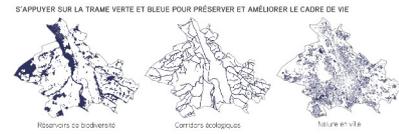
→ **Compatibilité du PADD**

Le Socle du PADD identifie la Trame Verte et Bleue comme un élément fondateur du projet Métropolitain, ce qui se traduit notamment par les orientations suivantes :

- Protéger les espaces naturels les plus riches en biodiversité pour assurer leur bon fonctionnement écologique,
- Préserver, restaurer et créer les corridors écologiques à toutes les échelles,
- Maintenir et compléter le maillage d'espace de nature en ville à l'échelle de la Métropole,
- Concevoir des grands parcs pour appuyer une armature écologique multifonctionnelle.

→ Ces orientations sont parfaitement en adéquation avec les objectifs fixés par le SCoT.

Le PADD du PLUi-H comporte une cartographie schématique faisant apparaître l'armature de la TVB à l'échelle de la métropole. Cette cartographie s'appuie sur l'état initial de l'environnement reprenant notamment les éléments d'études produits par le SCoT mais aussi toute connaissance du territoire capitalisée au fil des années et des projets. On y retrouve donc les espaces de nature et de maillage figurant au DOO du SCoT.

		<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p><b>S'APPLIQUER SUR LA TRAME VERTE ET BLEUE POUR PRÉSERVER ET AMÉLIORER LE CADRE DE VIE</b></p>  <p>Réservoirs de biodiversité    Corridors écologiques    Nature en ville</p> <p><b>MAINTENIR UNE AGRICULTURE DURABLE DE PROXIMITÉ</b></p>  <p>Espaces agricoles</p> <p><b>PRÉSERVER ET VALORISER LES RESSOURCES EAU ET SOL</b></p>  <p>Réseau hydrographique    Fissures urbaines    Espaces naturels, agricoles et forestiers</p> <p><b>PRÉSERVER LES POPULATIONS CONTRE LA VULNÉRABILITÉ</b></p>  <p>Zones inondables    Plan d'Exposition au Bruit</p> <p><b>ÉLÉMENTS DE RÉFÉRENCE</b></p>  <p>Garonne et Canal    Voies principales    Réseau limité    Centres villes</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p><b>FAIRE DE LA PRÉSERVATION DES RESSOURCES LE POINT DE DÉPART DU PROJET D'AMÉNAGEMENT</b></p>  <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p><b>Faire de la Trame Verte et Bleue un élément fondateur du projet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Protéger les réservoirs de biodiversité</li> <li> Préserver les corridors écologiques</li> <li> Restaurer et créer des continuités écologiques</li> <li> Préserver les espaces de mobilité des cours d'eau et leurs ripisylvies</li> <li> Maintenir et renforcer les bénéfices écosystémiques de la nature en ville et la perméabilité des sols</li> <li> Articuler les interfaces entre réservoirs de biodiversité et urbain</li> </ul> </div> <div style="width: 45%;"> <p><b>Préserver les espaces agricoles pour pérenniser l'activité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Garantir les conditions d'exploitation (pérennité foncière, accès, sols fertiles...)</li> <li> Articuler urbain et agriculture</li> </ul> <p><b>Éléments de repère</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Centre ville</li> <li> Réseau de voies principales</li> <li> Réseau limité</li> </ul> </div> </div> </div> <p>La traduction réglementaire du PLUi-H décline ensuite la préservation et valorisation de cette Trame Verte et Bleue grâce à la diversité de ses outils.</p> </div>
M A Î T R I S E R	P L U i H	<p style="text-align: center;"><b>Compatibilité de la traduction réglementaire</b></p> <p>→ <b>Concernant les espaces naturels protégés</b></p> <p>Dans le cadre du PLUi-H, toutes les zones naturelles protégées du SCoT ont été classées en zone naturelle ou en zone agricole (P7). L'ensemble des continuités écologiques repéré au SCoT a également été protégé et a fait l'objet d'un travail fin au niveau du règlement graphique du PLUi-H. Ainsi, ces continuités ont été protégées par un ou plusieurs des outils suivants selon le contexte urbain et naturel rencontré (P9): zone naturelle ou agricole, Espace Inconstructible pour Continuité Ecologique (EICE), Espace Vert Protégé (EVP), Espace Boisé Classé (EBC). Cette déclinaison d'outils a notamment permis de prendre en compte la protection d'espaces naturels, y compris dans le cadre d'une opération d'aménagement (P6).</p> <p>Au-delà de la protection des éléments de trame verte et bleue identifiés dans le SCoT, le PLUi-H s'est attaché à bâtir son propre maillage écologique en complétant très largement les corridors et réservoirs de biodiversité du SCoT. Dans le cadre de l'état initial de l'environnement du PLUi-H, une étude écologique a ainsi permis de définir une trame verte et bleue à une échelle beaucoup plus fine et de protéger davantage d'espaces naturels.</p>

		<p>Ce maillage écologique est identifié règlementairement avec l'outil "secteur de biodiversité" pour signaler la présence d'un espace de biodiversité appartenant à la trame verte et bleue de l'état initial de l'environnement, qu'il s'agisse d'un espace inventorié par une personne publique autre que la collectivité (ZNIEFF, Natura 2000, APB, ect.) ou par la collectivité elle-même dans le cadre de cette étude (P8, R4, R5).</p> <p>Le secteur de biodiversité permet d'identifier l'intégralité et la continuité de la TVB métropolitaine et spécifiquement les espaces les plus sensibles comme les zones humides inventoriées ou encore les zones de compensation ayant fait l'objet d'un arrêté, au delà de leur protection réglementaire. Cet outil renvoie à l'application de la fiche 1 de l'OAP Qualité Environnementale concernant la préservation et la restauration des continuités écologiques. Les orientations de cette fiche s'appuient notamment sur la P9 du SCoT.</p> <p>La trame bleue fait également l'objet d'une protection particulière avec notamment des reculs imposés pour toute construction voire certains aménagement par rapport aux cours d'eau identifiés en "corridors bleus" dans l'état initial de l'environnement.</p> <p>Le règlement des zones naturelles a été décliné en 3 zones : naturelle stricte, naturelle loisirs et naturelle carrières (P24,P25). Ce règlement limite la constructibilité de façon très stricte et uniquement pour certaines sous-destinations des équipements d'intérêt collectif et services publics (P5). Ainsi, en zone naturelle stricte, l'emprise au sol maximale est limitée à 10% doublée d'un seuil maximum de surface de plancher de 50m<sup>2</sup> et seules les nouvelles constructions pour les locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilées sont autorisées.</p> <p>Ainsi, le règlement permet d'assurer la préservation des fonctions naturelles et écologiques des espaces naturels (P9).</p>
<b>M A Î T R I S E R</b>	<b>P L U i H</b>	<p>→ <b>Concernant la place de la nature en ville</b></p> <p>La nature en ville et la trame verte et bleue de proximité trouvent pleinement leur place dans le projet de PLUi-H. De nombreux espaces verts, publics ou privés, ont été protégés directement par l'inscription d'Espace Boisé Classé (EBC), d'Espace Vert Protégé (EVP) ou d'Espace Inconstructible pour Continuités Écologiques (EICE). Ces classements concernent autant la nature remarquable que la nature ordinaire et permettent de révéler un maillage d'espaces verts au cœur du tissu urbain. Ces espaces verts protégés jouent également le rôle d'îlot de fraîcheur urbain, la trame verte et bleue ayant été identifiée au regard de sa multifonctionnalité (paysage, climat, biodiversité, ressource en eau, social, etc.).</p> <p>La continuité des liaisons vertes et bleues et la protection des espaces verts artificialisés sont également assurées à travers les outils de protection du PLUi-H (zonage N ou A, EBC, EVP, EICE et secteur de biodiversité) et sont traduits dans les orientations d'aménagement et de programmation concernées.</p>
		<p>Les espaces naturels, agricoles et récréatifs protégés dans le PLUi-H (zones naturelles et agricoles, EBC et EVP) permettent d'assurer une continuité d'espaces non urbanisés compatible avec la notion de Couronne verte du SCoT et de garantir son caractère majoritairement non urbanisé (P21, R22).</p> <p>Enfin, le règlement écrit du PLUi-H favorise la protection des arbres et espaces verts existants ainsi que la création d'espaces verts d'un seul tenant et accolés à ceux limitrophes existants. Les règles d'implantation des constructions en zone urbaine mixte incitent également à la protection des cœurs d'îlots verts avec l'obligation de s'implanter prioritairement dans une bande de constructibilité positionnée au droit des voies publiques ou des règles adaptation au contexte (R17).</p> <p>Pour privilégier la conception d'espaces verts « naturels » avec des espèces végétales adaptées, une palette végétale a été conçue et annexée directement au règlement écrit du PLUi-H. Cette palette végétale permet d'identifier les essences les mieux adaptées selon le type de milieu aménagé (R19).</p>

	<p><b>P L U i H</b></p>	<p>→ <b>Compatibilité du POA pour l'Habitat</b></p> <p>Dans le POA Habitat, la consommation d'ENAF est actée uniquement pour répondre aux besoins en logements non satisfaits dans les espaces urbanisés, ce qui conduit à préserver les espaces naturels. En outre, l'étude de densification comme le choix de localisation de la consommation d'ENAF pour l'habitat, ont privilégié la protection des espaces constitutifs de la trame verte et bleue.</p>
<p><b>M A Î T R I S E R</b></p>	<p><b>S C O T</b></p>	<p><b>Mettre en valeur les paysages</b></p> <p>Paysages naturels et urbains constituent l'ossature du territoire et sont vecteurs d'une identité à conforter : affirmation des grands paysages ; préservation des identités des unités paysagères ; entretien de la diversité des paysages urbains ; reconquête de la qualité paysagère des entrées de ville et axes majeurs.</p> <div data-bbox="359 654 981 1243"> <p>The map displays the Toulouse Métropole area with various landscape units highlighted in different colors (green, yellow, blue). Numbered triangles (1-24) indicate specific visual perspectives towards these units. The map includes a scale bar and a north arrow.</p> </div> <p>Sur Toulouse Métropole, le SCoT identifie des grandes entités paysagères à conforter en ce qu'elles participent à l'identité du territoire : la ville de Toulouse, les canaux, les coteaux Est, les coteaux du Lauragais, Plateau agricole d'Aussonne, la forêt de Bouconne notamment.</p> <p>De plus sont identifiées des perspectives visuelles vers ces grandes entités paysagères.</p>
	<p><b>P L U i H</b></p>	<p>→ <b>Compatibilité du PADD</b></p> <p>La valorisation des paysages constitue également un important prisme d'entrée du projet et apparaît en filigrane dans le PADD : à travers la protection des espaces agricoles et naturels, la mise valeur de la TVB, la lutte contre l'étalement urbain, le principe de respect des qualités urbaines et des identités propres à chaque quartier, valorisation des ensembles patrimoniaux.</p>

		<p>→ <b>Compatibilité de la traduction réglementaire</b></p> <p>→ <b>Concernant les paysages naturels et grands paysages</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans le cadre du PLUi-H, un inventaire des VIM (Vue d'Intérêt Métropolitain) regroupant les vues nouvellement identifiées et celles déjà repérées dans l'Etat Initial de l'Environnement du PLUi-H, lui-même basé sur les données du SCoT, a été mené sur l'ensemble de la Métropole. Cet inventaire a permis d'approfondir la nature des vues et de préciser leurs composantes et leur portée paysagère. De cette analyse découlent des fiches descriptives et un document de repérage regroupant toutes les vues. Ce travail d'ensemble offre ainsi une prise en compte plus homogène des vues d'intérêt métropolitain(R9). Règlementairement, les projets de constructions peuvent être refusés ou soumis à prescription s'ils sont de nature à porter atteinte au caractère des vues identifiées.</li> </ul> <p>Dans le cadre du PLUi-H, une mise à jour des SIP (Site d'Intérêt Paysager) existants est menée sur l'ensemble de la Métropole afin d'harmoniser les différentes prises en compte du patrimoine paysager sur chaque commune. Le PLUi-H a ainsi systématisé les fiches descriptives et les documents de repérage les accompagnant permettant de fait une meilleure prise en compte règlementaire par la mise en place de critères d'insertion des projets de constructions.</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>M A Î T R I S E R</b></p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>P L U i H</b></p>	<p>→ <b>Concernant les paysages « rapprochés » et paysages urbains</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans le cadre du PLUi-H, une démarche homogène et qualitative de protection et de valorisation du patrimoine bâti est réalisée à toutes les échelles, afin d'illustrer l'identité du territoire métropolitain tout en contribuant à la pérennité d'un cadre de vie amène (P14, R13).</li> <li>- Les OAP sont l'un des outils d'aménagement offrant l'opportunité de composer, maintenir ou reconstruire une qualité architecturale, urbaine et paysagère au sein de chaque projet d'aménagement. A l'échelle locale, il est par exemple possible de mettre en avant des éléments bâtis d'intérêt patrimonial, tout comme désigner des secteurs dont les futures formes urbaines créeront un nouveau paysage architectural de qualité. La mise en valeur des entrées de ville fait aussi partie des attributs des OAP. Les OAP participent ainsi à la cohérence entre l'identité d'aujourd'hui et la vitrine de demain à travers un urbanisme de projet qui se veut protecteur des patrimoines bâtis et paysagers existants, tout en intensifiant la ville de manière qualitative et respectueuse.</li> <li>- Pour conforter l'identité patrimoniale de la Métropole, tant sur les plans architectural, urbain que paysager, le règlement du PLUi-H dispose de plusieurs outils qui s'adaptent aux différents contextes et échelles (EBP, EBP Ensemble Urbain, SIP, VIM...). Le zonage est notamment une composante essentielle car il permet de définir des formes urbaines et de densifier la ville tout en façonnant le paysage urbain de demain à l'échelle d'une rue ou d'un quartier. Le règlement écrit construit également le caractère de la Métropole en préconisant le respect des formes architecturales existantes sans pour autant exclure une certaine diversité (R14). A travers ces choix réglementaires, le PLUi-H permet à chaque projet d'aménagement de s'insérer dans un cadre qualitatif approprié, et ce, en optant pour le/les outils qui lui permettent d'atteindre la qualité urbaine, architecturale ou paysagère recherchée.</li> </ul> <p>→ <b>Compatibilité du POA pour l'Habitat</b></p> <p>Le POA pour l'habitat acte le rôle majeur de la requalification et la revalorisation du parc de logements existants, qu'il soit privé (grandes copropriétés par exemple), ou public, contribuant ainsi à la restauration de sa valeur patrimoniale, paysagère et identitaire et prévoit plusieurs actions pour massifier la rénovation globale et performante des logements. En complément, il prévoit la poursuite de la démarche engagée pour une production de logements de qualité, dans le prolongement des démarches déjà engagées en faveur de l'accessibilité, de la qualité d'usage des logements et de la limitation de leur impact environnemental avec : des logements mieux isolés, plus sobres au regard de leur empreinte carbone, de leur consommation de terrains, d'eau de ressources, de bonne qualité constructive et d'usage, ce qui implique une bonne qualité architecturale.</p>

<b>M A Î T R I S E R</b>	<b>PRÉSERVER LES RESSOURCES ET LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE : Trois objectifs majeurs « maîtriser-économiser-renouveler » ; préalables indispensables dans la construction d'un territoire durable</b>	
	<b>S C O T</b>	<p><b>Préserver et économiser les ressources en eau, améliorer la qualité</b></p> <p>Objectif d'atteinte le bon état écologique prévu par la Directive Cadre sur l'Eau.</p> <p>Il s'agit d'améliorer la gestion des eaux pluviales, de favoriser les économies en eau et d'anticiper les besoins ; rechercher également l'amélioration des performances des réseaux de collecte des eaux usées et stations d'épuration, de penser le développement urbain en fonction des capacités des réseaux et de protéger les aires d'alimentation de captage.</p>
	<b>P L U I H</b>	<p>→ <b>Compatibilité du PADD</b></p> <p>Cette problématique est un corollaire à deux axes structurants du PADD « la préservation et valorisation des ressources » et « offrir un cadre de vie désirable dans une métropole des courtes distances » devant amener à une gestion économe des ressources et une limitation des nuisances notamment par la volonté d'intensification urbaine et une moindre artificialisation des sols.</p> <p>La gestion économe de la ressource en eau est un objectif affiché du PADD qui prône le renforcement de la cohérence entre le projet urbain et la politique de gestion de l'eau et de protection des milieux aquatiques. Les choix d'urbanisation doivent donc se faire au regard de la disponibilité de la ressource en eau potable, de la gestion des eaux usées et pluviales et de la limitation des rejets dans les milieux aquatiques.</p>

<b>M A Î T R I S E R</b>	<b>P L U i H</b>	<p>→ <b>Compatibilité de la traduction réglementaire</b></p> <p>De manière générale, le travail d'élaboration du PLUi-H a été mené en parallèle de 3 schémas intercommunaux structurants en matière de gestion des eaux : le schéma directeur d'eau potable, le schéma directeur d'assainissement des eaux pluviales et le schéma directeur d'assainissement des eaux usées. Ces trois schémas, dont les annexes sanitaires en présentent les principaux aspects, ont été élaborés de manière itérative avec la démarche PLUi-H. Le projet de PLUi-H a donc été défini au regard des capacités de desserte par les réseaux et de ressource en eau potable du territoire (R24, P23).</p> <p>Le règlement du PLUi-H s'appuie sur leurs conclusions et renvoie aux règlements intercommunaux qui en découlent en matière de raccordement aux réseaux ou de débit de fuite.</p> <p>Le zonage du PLUi-H privilégie les secteurs raccordables au réseau d'assainissement collectif dans de bonnes conditions pour intensifier l'urbanisation existante ou étendre l'urbanisation. Inversement, le PLUi-H limite l'intensification urbaine dans les secteurs en assainissement autonome existants (P39, R44).</p> <p>Le zonage du PLUi-H a été élaboré parallèlement au zonage Assainissement des eaux usées, l'ouverture à l'urbanisation de zones non urbanisées a été projetée en cohérence avec le déploiement de l'assainissement collectif (P38).</p> <p>En outre, le règlement du PLUi-H participe à la limitation de l'imperméabilisation des sols d'une part, grâce à l'exigence d'un pourcentage minimum d'espaces de pleine terre et d'autre part, avec l'exigence que les espaces libres participent à la gestion des eaux pluviales. La conservation et la plantation de végétaux contribuent également à diminuer l'imperméabilisation des sols (P22). Ces dispositions favorisent l'infiltration des eaux pluviales à la parcelle et limitent celles rejetées au réseau d'assainissement (P37).</p> <p>L'OAP Qualité Environnementale, dans un objectif de préservation et valorisation de la ressource en eau, encourage le recours aux dispositifs de récupération des eaux pluviales (R25). Elle incite également à la gestion durable des eaux de pluie en orientant chaque projet à recourir par ordre de priorité à la limitation de l'imperméabilisation, à l'infiltration selon les capacités d'infiltration du sol et à la mise en œuvre d'un débit limité vers le milieu naturel. Ceci en s'appuyant sur une cartographie des potentiels d'infiltration des sols (P22, R23).</p> <p>Enfin, l'ensemble des périmètres de protection des captages d'alimentation en eau potable sont protégés de toute urbanisation par un classement en zone naturelle ou agricole (P40).</p>
	<b>S C O T</b>	<p><b>Lutter contre le changement climatique en contribuant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et mettre en œuvre des démarches globales :</b></p> <p>Répondre aux engagements internationaux et nationaux en cherchant à réduire les consommations en énergies fossiles et les émissions de GES notamment en développant les énergies renouvelables et en mettant en œuvre des démarches globales.</p>
	<b>P L U i H</b>	<p>→ <b>Compatibilité du PADD</b></p> <p>La contribution à la lutte contre le changement climatique est traitée de façon transversale et intégrée dans de nombreux objectifs clés du PADD : au travers de la cohérence urbanisme/transport et du développement de la ville sur elle-même, notamment par l'appui sur les centralités pour l'accueil de nouvelles population, qui doivent contribuer à limiter les déplacements et l'usage de la voiture individuelle ; par la recherche de la sobriété énergétique et le développement des énergies renouvelables (promotion des réseaux de chaleur, solaire, biomasse...), il s'agit aussi d'agir sur la performance énergétique des constructions neuves et par la rénovation performante et globale des constructions existantes.</p> <p>La réduction des îlots de chaleur urbain est également un objectif à part entière du PADD à travers la protection des petits et grands espaces arborés, de la préservation des masses d'eau du territoire mais aussi des couloirs de ventilation naturelle, de la perméabilité des sols et de l'ombrage.</p>

→ **Compatibilité de la traduction réglementaire et des OAP**

La cohérence urbanisme-mobilité est un des piliers du projet d'aménagement et de la territorialisation de l'accueil. Elle est également relayée par les outils réglementaires dans l'objectif d'accueillir au plus près des transports en commun structurant et de favoriser les mobilités actives.

Le PLUi-H s'appuie sur les transports en commun les plus performants, programmés et financés à échéance 2030 pour instaurer des périmètres d'influence dont la circonférence dépend du niveau de desserte. Dans ces périmètres, les droits à construire ont été travaillés afin d'encourager le renouvellement urbain de manière à répondre au besoin d'accueil, tenant compte de densités cibles mais également du contexte urbain en terme de formes urbaines existantes, de patrimoine bâti et végétal ou encore de nuisances et de risques. Au-delà de la densité prévue dans ces secteurs d'influence, le PLUi-H dispose en outre d'un outil, le seuil minimum de densité qui impose que les constructions nouvelles de logements mobilisent au moins la moitié des droits à construire offerts par les règles de la zone.

Au fur et à mesure que de nouveaux transports en commun structurants seront programmés (Aménagement ferroviaire nord toulousain, Réseau express métropolitain...), le PLUi-H renforcera l'accueil dans les nouvelles zones d'influence qui seront intégrées au regard du niveau de desserte attendue.

Le PLUi-H a pour objectif d'encourager la proximité, propice aux mobilités actives plutôt qu'à l'usage de la voiture, et encourager la mixité des fonctions afin de réduire les déplacements et donc les émissions de gaz à effet de serre.

Pour se faire, il développe plusieurs mesures. Il favorise notamment la mixité dite fonctionnelle dans l'ensemble des zones urbaines : dès lors qu'elles ne comportent pas de nuisance, les activités artisanales, services, commerces, sont autorisés dans les quartiers. Dans ce cas, les rez-de-chaussées devront prévoir des hauteurs suffisantes pour permettre ce type d'occupation. L'outil dit « secteur de mixité fonctionnelle » va encore plus loin, en imposant sur des secteurs déterminés que toute opération incluant des constructions à usage d'habitation, comprenne un pourcentage minimum de surface de plancher dédié aux locaux économiques, ceci dans l'objectif de maintenir une capacité d'accueil d'activités artisanales et productives dans les espaces urbanisés mixtes.

En complément d'actions menées par ailleurs par la collectivité, le PLUi-H contribue à renforcer la part des énergies renouvelables sur le territoire. Il impose notamment à travers le règlement, l'installation d'un procédé d'énergie renouvelable pour l'habitat collectif dans le cadre du « Secteur de Performance Énergétique Renforcé ».

A travers l'OAP « Qualité Environnementale », il encourage en outre le recours aux énergies renouvelables et prévoit des orientations afin de s'assurer de la bonne intégration technique et paysagère des procédés d'énergies renouvelables.

En outre, dans les zones naturelles et agricoles, le PLUi-H autorise les sites de production d'énergie photovoltaïque au sol, uniquement sur les sites pollués, les friches industrielles et les anciennes décharges (P31).

Enfin, le PLUi-H contribue à la lutte contre les îlots de chaleur urbain à travers la préservation dans le règlement des ENAF, des espaces de pleine terre, du patrimoine végétal mais aussi en s'assurant que les places de stationnement des parkings aériens soient semi-perméable et plantés d'arbres. En complément, l'OAP « Qualité Environnementale » oriente vers l'utilisation de revêtements de couleur clair et semi-perméable pour les espaces extérieurs privés non végétalisés.

En matière de conception bioclimatique et de performance énergétique des constructions, le PLUi-H dispose en outre d'un volet ambitieux en intégrant des règles pour favoriser la conception bioclimatique des constructions neuves dans une logique de confort d'usage pendant la saison estivale : logements traversants, protection solaires des ouvertures vitrées, albédo des revêtements de surface et de toiture, etc (P29)... Il met également en œuvre un Secteur de Performances Énergétiques Renforcées (SPER) pour l'habitat collectif neuf afin de renforcer les normes de la Réglementation Environnementale 2020 sur l'isolation et la production d'énergie renouvelable tout en encadrant la bonne insertion paysagère et techniques des dispositifs de production d'énergie dans l'OAP « Qualité Environnementale ». Enfin, le PLUi-H fixe des orientations dans l'OAP « Qualité Environnementale » pour favoriser la rénovation énergétique des constructions de manière globale et performante.

	<b>P L U i H</b>	<p>→ <b>Compatibilité du POA pour l'Habitat</b></p> <p>En cohérence avec le PADD du PLUi-H et le PCEAT, et en complément des dispositions réglementaires précitées et des dispositions inscrites dans l'OAP Qualité Environnementale, le POA pour l'habitat vise une massification de la rénovation globale et performante des logements existants, qu'ils soient publics ou privés, intégrant les énergies renouvelables des logements. Ainsi le POA prévoit des actions sur le parc privé existant qui visent conjointement la réduction des émissions de gaz à effet de serre, les économies de charges et la lutte contre la précarité énergétique, dans le cadre de dispositifs contractualisés avec l'Agence Nationale de l'Habitat (ANAH), en faveur des copropriétés en difficulté, des locataires et propriétaires à revenus modestes.</p> <p>En complément, il prévoit la poursuite de la démarche engagée pour une production de logements de qualité dont l'impact environnemental est limité grâce à une meilleure isolation, une meilleure performance énergétique, l'utilisation des énergies renouvelables et de récupération, de manière à ce que la production soit plus sobre au regard de son empreinte carbone, de la consommation d'espaces, etc.</p>
<b>M A Î T R I S E R</b>	<b>S C O T</b>	<p><b>PRÉVENIR LES RISQUES MAJEURS : Intégrer dès l'amont une véritable culture de sécurité, et poser comme préalable au développement une intégration systématique des risques connus</b></p> <p>Les politiques d'aménagement ont la responsabilité d'une stricte prise en compte des risques connus et potentiels. Ces risques sont de différentes nature : inondation, technologiques, mouvements de terrains, incendies, pollution des sols.</p> <p>→ <b>Compatibilité du PADD</b></p> <p>Les risques et les nuisances sont intégrées dans l'ensemble du projet de territoire et des choix d'aménagements à toutes les échelles dans une logique d'évitement et de réduction de l'exposition des populations.</p> <p>Le PADD fixe comme objectif de mettre en œuvre une gestion intégrée du risque inondation (P32) et mouvement de terrain (P33, P34) mais aussi de prendre en compte le risque incendie pour réduire la vulnérabilité du territoire.</p> <p>Le risque inondation, au-delà du respect du PPRI, est abordé au travers du « B » de la TVB dont l'essence est de protéger les zones humides et préserver les zones d'expansion des crues (R33, R34). Le PADD affiche donc l'objectif de préserver ces espaces du développement urbain. Le projet global répond aussi à la problématique en ce qu'il limite l'artificialisation des sols et les problématiques de ruissellement par l'ambition affichée de maîtrise de l'extension urbaine.</p> <p>La TVB, élément fondateur du projet, par le maintien et création de corridors écologiques joue un rôle fondamental sur la limitation de l'érosion des sols.</p> <p>Le PADD prévoit également de prévenir l'exposition de la population aux risques technologiques (P35) mais aussi aux risques liés à la pollution des sols (R41,R42). Il se fait le relai des différentes réglementations liées aux risques (R43).</p>

		<p>→ <b>Compatibilité de la traduction réglementaire</b></p> <p>Afin d'être compatible avec les différentes politiques de prévention et de gestion des risques rappelées dans le SCoT, le PLUi-H a introduit les outils et dispositions réglementaires suivantes :</p> <p>→ <b>Concernant la prévention des risques d'inondation et la préservation des champs d'expansion des crues :</b></p> <p>La prise en compte des PPRI opposables sur le territoire de la Métropole s'est traduite par le renvoi aux dispositions applicables aux constructions situées dans l'enveloppe inondable représentée au document graphique (DGR au 15 000° informations relatives aux risques et aux nuisances)(P32).</p> <p>Une règle d'objectif a été introduite pour compléter l'aspect « prévention » des PPRI par l'approche « gestion du risque » développée dans la Stratégie Locale du risque Inondation de Toulouse Métropole. Il s'agit de garantir que les projets intègrent les impacts d'une crue potentielle pour en minimiser les effets sur les constructions et assurent la fonction hydraulique des champs d'expansion des crues, lorsque les constructions sont admises (P32).</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>M A Î T R I S E R</b></p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>P L U I H</b></p>	<p>Pour permettre la mise en œuvre de cet objectif, le règlement écrit prévoit d'autoriser des adaptations aux règles de volumétrie et d'implantation au regard de justifications accompagnant la demande d'autorisation d'urbanisme.</p> <p>D'autres outils du PLUi-H contribuent à assurer la prise en compte du risque inondation (P32) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le zonage N et A a été favorisé pour protéger les zones d'expansion des crues et mis à jour au regard des derniers PPRI approuvés (R33).</li> <li>- les outils de traduction de la TVB comme les secteurs de biodiversité, les EBC, EVP, EICE permettent de limiter l'imperméabilisation des secteurs inondables en zone urbaine et de valoriser les espaces inconstructibles pour des usages récréatifs (R34).</li> <li>- L'implantation par rapport aux cours d'eau et fossés repérés au document graphique 3C2 est réglementée.</li> <li>- L'OAP "Qualité Environnementale" fixe également des orientations pour prendre en compte le risque inondation par ruissellement, cartographié au document graphique (DGR au 15 000° informations relatives aux risques et aux nuisances).</li> <li>- Instauration d'un périmètre de vigilance concernant les ouvrages du système d'endiguement, cartographié dans le document graphique du règlement relatif aux risques et aux nuisances.</li> </ul>
		<p>→ <b>Concernant la prise en compte des contraintes liées à la morphologie, à la géologie des terrains, aux risques technologiques et à la pollution des sols :</b></p> <p>Les PPR Mouvement de Terrain, les PPR Sécheresse et les PPR technologiques sont annexés au PLUi-H (P34,P33,P35).</p> <p>Le document graphique du règlement relatif aux risques et aux nuisances cartographie également les zones non aedificandi en raison de la connaissance d'un risque naturel ou technologique.</p> <p>Les secteurs d'informations sur les sols et les secteurs d'obligations légales de débroussaillage sont notamment cartographiés dans le plan d'information liés à l'environnement dans les annexes du PLUi-H (R41,R42).</p> <p>En complément des dispositions réglementaires, le diagnostic du rapport de présentation offre un état des lieux de la connaissance de ces risques sur la Métropole qui a été pris en compte lors de la formalisation des principes d'aménagement des OAP des secteurs concernés.</p>
		<p>→ <b>Compatibilité du POA pour l'Habitat</b></p> <p>La notion de vulnérabilité se traduit essentiellement dans la territorialisation de la production de logements. En effet, les secteurs rendus inconstructibles ou peu favorables à l'accueil d'habitat en raison de la présence de risques et/ou nuisances ont été pris en compte dans l'identification du potentiel foncier disponible et mutable, qui a servi à définir les objectifs de production de logements des communes.</p>

<b>M A Î T R I S E R</b>	<b>AMÉLIORER LA SANTÉ : la responsabilité de la collectivité doit se traduire par la volonté de limitation des externalités négatives liées au développement urbain</b>	
	<b>S C O T</b>	<p><b>Protéger l'environnement sonore et améliorer la qualité de l'air</b></p> <p>« Face au constat de concentration de pollutions et de nuisances liées à l'activité quotidienne des habitants, il s'avère nécessaire de (re)trouver de bonnes pratiques en matière d'aménagement du territoire ».</p>
	<b>P L U i H</b>	<p>→ <b>Compatibilité du PADD</b></p> <p>Le projet de territoire tel que défini dans le PADD répond aux enjeux de pollution de l'air et du bruit qui impactent les habitants en agissant en premier lieu sur le levier de la mobilité : cohérence urbanisme/transport, accueil privilégié dans les centralités, développement de la multimodalité et des mobilités actives, grand projet de transports en communs structurants, etc (P41,P42,P43)...</p> <p>Le PADD fixe également comme objectif de veiller à ne pas augmenter les populations, notamment les plus sensibles dans des secteurs soumis à des nuisances importantes et cumulées (exposition aux pollutions de l'air et sonore)(P42).</p> <p>La recherche d'une ville apaisée et responsable vise également l'intégration du PPBE (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement et la mise ne place d'une ZFE (Zone à Faible Émissions).</p> <p>En ce qui concerne la gestion des déchets, le PADD a la volonté de développer le maillage des points de collecte pour le verre, le textile et les bio-déchets. Il poursuit également l'objectif de mettre en place des emplacements pour de nouvelles déchetteries afin de répondre au besoin du territoire (P44).</p>

→ **Compatibilité de la traduction réglementaire**

La prise en compte de la vulnérabilité et de la santé dans le projet d'aménagement du PLUi-H se traduit à travers les dispositions suivantes :

→ **Concernant l'exposition aux pollutions de l'air et/ou sonores :**

- pour la réservation et reconstitution de zones calmes : la protection de nombreux espaces verts et des grands espaces de nature avec des outils réglementaires (EBC, EVP, zones A et N, etc...) permet d'assurer la pérennité et la fonctionnalité des zones de calmes favorables à la santé et au bien-être en ville (R47).
- Protection acoustique des zones d'habitat riveraines d'axes routiers ou ferrés classés bruyants : pour maîtriser l'urbanisme au voisinage des sources de bruit et prévenir l'exposition de nouvelles populations, la largeur maximale des secteurs affectés par le classement sonore des infrastructures de transport terrestre est cartographiée dans le plan d'information liés à l'environnement dans les annexes du PLUi-H.
- Prise en compte du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) : Les zones les plus impactées par le bruit des PEB ont été exclue du potentiel de densification afin de ne pas exposer davantage la population à ces nuisances. Le PEB est cartographié dans le plan d'information liés à l'environnement dans les annexes du PLUi-H.
- Pour la réduction des nuisances sonores "routières" : le PLUi-H permet également d'agir sur le niveau sonore en accompagnant le développement des modes doux et en conditionnant l'urbanisation à des critères de desserte par les transports en commun. Ces orientations, qui visent à limiter l'augmentation du nombre des déplacements motorisés se traduisent notamment dans le règlement par des emplacements réservés pour les voies piétons-cycles, des normes de stationnement obligatoires pour les vélos ou encore une incitation à optimiser l'accueil de population à proximité des stations de transports en commun par le seuil minimal de densité (P41, P43).
- Intégration de la protection acoustique des populations dans la conception des opérations d'aménagement : L'exposition de certains secteurs urbanisés ou d'urbanisation future à une contrainte de bruit a pu conduire à la mise en place de mesures réglementaires circonstanciées comme des reculs d'implantations obligatoires, des hauteurs ou des épannelages permettant de faire écran ou de faciliter la dispersion du bruit ou encore de privilégier l'implantation de zones d'activité ou de zones tampon à proximité des infrastructures de transport bruyantes (R48).
- pour limiter la multi-exposition des personnes à la pollution de l'air et au bruit : le PLUi-H identifie les secteurs impactés par la multi-exposition « air - bruit » aux abords des principaux axes routiers et qui implique l'interdiction d'un certain nombre de constructions telles que l'habitat afin de limiter l'exposition de la population à ces nuisances. L'OAP « Qualité Environnementale » vient compléter ces dispositions avec des orientations dans les secteurs dits « de vigilance » concernant ces nuisances.
- pour réduire les émissions polluantes et contribuer à améliorer la qualité de l'air : le PLUi-H encourage la réduction des déplacements motorisés par des outils de la cohérence urbanisme-déplacement comme le seuil minimal de densité (optimisation de l'urbanisation des secteurs à proximité des stations de transport en commun) ou encore des mesures en faveur des déplacements actifs, non polluants (P41). Enfin, le règlement du PLUi-H protège davantage d'espaces verts et d'espaces naturels permettant d'avoir une action sur la qualité de l'air (R52).
- pour contribuer à la mise en oeuvre de démarches d'urbanisme favorable à la santé : L'OAP « Qualité Environnementale » encourage la mise en oeuvre d'approches intégrées dans les opérations d'urbanisme, complémentaires des exigences environnementales réglementaires, en s'appuyant sur les outils de type Evaluation d'Impact sur la Santé (EIS), référentiels et guides de bonnes pratiques.

<b>M A Î T R I S E R</b>	<b>P L U i H</b>	<p>→ <b>Concernant la gestion des déchets</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>pour optimiser la gestion des déchets</u> : le règlement du PLUi-H prévoit qu'à l'exception des maisons individuelles, tout projet devra disposer d'un abri de stockage des containers à d'ordures ménagères et d'une aire de présentation accessible depuis le domaine public par les véhicules de collecte. Ces aménagements doivent s'intégrer au plan masse des projets de construction et au paysage dans les meilleures conditions (P44).</li> </ul> <p>En outre, l'OAP "Qualité Environnementale" fixe des orientations en matière d'intégration d'aménagements nécessaires à la réduction et à la valorisation des déchets.</p>
		<p>→ <b>Compatibilité du POA</b></p> <p>La prise en compte de la santé et de la vulnérabilité se traduit essentiellement dans la territorialisation de la production de logements. En effet, la présence de nuisances liées au bruit et à la qualité de l'air a été prise en compte dans l'identification du potentiel foncier disponible et mutable, qui a servi à définir les objectifs de production de logements des communes.</p> <p>→ Le POA Habitat prend également en compte la vulnérabilité à travers à la requalification et l'adaptation au réchauffement climatique de l'habitat existant, à la lutte contre la précarité énergétique dans l'habitat et à la lutte contre l'habitat indigne.</p>

## **Partie 2 : Polariser le développement**

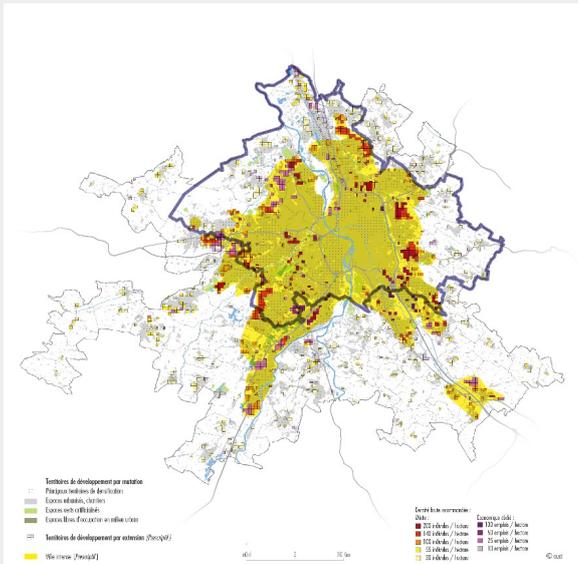
---

P  
O  
L  
A  
R  
I  
S  
E  
R

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

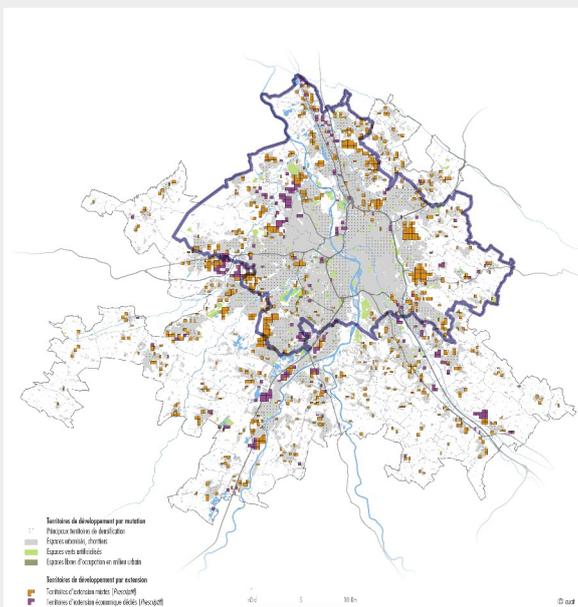
**Identifier les territoires d'accueil du développement**

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



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

S  
C  
O  
T



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

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

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

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

→ **Compatibilité du PADD**

Les objectifs d'accueil, les résultats de l'étude de densification des espaces urbanisés et les objectifs de modération de la consommation d'ENAF dans le PADD aboutissent au renforcement de la polarisation de l'accueil et ce, très majoritairement dans les espaces déjà urbanisés.

Dès lors, le PADD priorise l'accueil d'habitants et d'emplois par la poursuite du développement de la ville sur elle-même déjà à l'œuvre, en renforçant le lien entre urbanisme et mobilité (P56) et en faisant de la proximité un élément essentiel du cadre de vie des habitants.

La 2ème partie du PADD relative à la déclinaison chiffrée du scénario de développement retenu fixe des objectifs ambitieux en matière de réduction de consommation d'ENAF et de lutte contre l'étalement urbain en accueillant prioritairement le développement au sein de l'enveloppe urbaine qui regroupe les fonctions urbaines.

La déclinaison cartographique du scénario de développement retenu se compose de 2 cartes : l'une illustrant la préservation des ressources en tant que point de départ du projet d'aménagement et qui implique de faire de la trame verte et bleue un élément fondateur du projet et de préserver les espaces agricoles. L'autre carte est relative au développement de la ville sur elle-même pour répondre à l'attractivité du territoire. Cette 2ème carte s'appuie sur la définition d'une enveloppe urbaine et des zones d'influence des transports en commun structurants et des centralités pour définir des secteurs préférentiels d'accueil tout en préservant les populations des risques et des nuisances. Cette cartographie implique également le développement de la mixité des fonctions au sein de l'enveloppe urbaine et d'impulser le renouvellement et la recomposition des espaces économiques les plus stratégiques.

La combinaison des objectifs dans le socle du PADD et dans le scénario d'aménagement retenu converge donc au développement de la ville sur elle-même, à la polarisation de l'accueil et la très forte préservation des ENAF, en compatibilité avec l'objectif du SCOT de faire un usage économe de l'espace.

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

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

→ **Concernant la consommation d'ENAF relevant des pixels**

La consommation planifiée maximale d'ENAF dans le PLUi-H est bien en deçà de l'objectif maximal fixé par le SCOT pour Toulouse Métropole et des capacités d'extension urbaines offertes par les pixels du SCOT.

La consommation planifiée d'ENAF s'est faite en réponse aux besoins non satisfaits dans les espaces urbanisés et dans le respect des objectifs du PADD : cohérence urbanisme-mobilité, proximité des centralités, etc... Elle a également été guidée par la démarche d'évaluation d'environnementale du PLUi-H (cf. livret 1G1 du rapport de présentation du PLUi-H).

Enfin, la consommation planifiée d'ENAF du PLUi-H s'est faite dans une logique d'optimisation du foncier, de densités minimales de logements et d'emplois ainsi que de surfaces maximales par typologies d'équipements -fixées comme le détaille le livret 1C du rapport de présentation du PLUi-H.

Il existe près de 451 pixels sur le territoire de la Métropole, qui représentent environ 4060 ha.

La carte de l'état de la mobilisation des pixels dans les documents d'urbanisme au 1<sup>er</sup> janvier 2023, fournie par le SMEAT sur son site internet permet d'établir les informations suivantes :

- Dans la strate cœur d'agglomération : près de 51 pixels sont mobilisés sur les 87 pixels affectés à cette strate ;

- Dans la strate ville intense : près de 97,5 pixels sont mobilisés sur les 245,5 pixels affectés à cette strate ;

- Dans la strate « développement mesuré » : près de 56,5 pixels sont mobilisés sur les 118,5 pixels affectés à cette strate.

Ainsi, près de 205 pixels sont mobilisés sur le territoire de la Métropole, soit près de 45 % des pixels.

La consommation planifiée d'ENAF dans le PLUi-H relevant des pixels représente environ 366 ha qui intègre notamment la consommation liée à l'aéronautique relevant des Projets d'Envergure Nationale et Européenne (PENE) et représentant 54 ha. Pour mémoire, la consommation planifiée liée aux projets d'infrastructures ne nécessite pas de pixels. Ces 366 ha sont réparti comme suit selon les typologies de territoire du SCOT :

- Dans la strate ville intense : environ 180 ha sont planifiés à la consommation, soit près de 20 pixels ;

- Dans la strate « développement mesuré » : environ 82 ha sont planifiés à la consommation, soit 9 pixels ;

- Dans la strate cœur d'agglomération : environ 104 ha sont planifiés à la consommation, soit près de 11,5 pixels.

La mobilisation totale des pixels toutes strates confondues de l'armature urbaine du SCOT et intégrant la consommation planifiée d'ENAF dans le PLUi-H est donc d'environ 54 %, soit près de 245,5 pixels.

Il reste donc 24,5 pixels en cœur d'agglomération, 128 pixels en ville intense et 53 pixels en développement mesuré.

Concernant le transfert de potentialité d'accueil d'un pixel vers un autre pixel de densité recommandée supérieure ou égale (P51, R71), les pixels non mobilisés par le PLUi-H permettent d'assurer la compatibilité avec le SCOT sur ce point, sachant que le PLUi-H territorialise les densités dans la même logique de polarisation et de hiérarchisation que celle du SCOT, en lien avec le niveau de desserte par les transports en commun structurants et la présence de centralités (P57, P59, P56).

La mobilisation de pixels sur Toulouse Métropole est donc bien inférieure à celle permise par le SCOT. Le PLUi-H ne contrarie pas le SCOT en matière de limitation de l'extension urbaine et de développement de l'urbanisation sous forme de pixels.

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

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

**S  
C  
O  
T**

### Renforcer la production de logements

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

### Diversifier la production de logements

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

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

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

Densités recommandées par le SCOT

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

\*Habitants + emplois ; densités moyennes

P O L A R I S E R	P L U i H	<p>→ <b>Compatibilité du PADD</b></p> <p><b>Le PADD estime un besoin de production de logements d'environ 7200 logements par an, en toute compatibilité avec le SCOT (P55).</b></p> <p>Le PLUi-H pose le principe d'une répartition équilibrée de la production de logements neufs en accueillant plus de 75 % des logements dans l'enveloppe urbaine (P56).</p> <p>Comme vu précédemment, le PADD cible prioritairement cette production dans les secteurs préférentiels au sein de l'enveloppe urbaine (centralités de proximité, secteurs de cohérence urbanisme/transport) (P56).</p> <p>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. Le PADD fixe également comme objectif de développer un haut niveau de qualité urbaine et environnementale des constructions et d'offrir à chacun de bonnes conditions d'habitat de façon à apporter une réponse à la diversité des attentes et des parcours résidentiels.</p>
		<p>A l'intérieur de cette production globale, le PLUi-H s'engage de manière particulièrement volontariste afin d'apporter une réponse solidaire à l'exigence de diversité sociale en affichant un objectif métropolitain de 35 % minimum de logements locatifs sociaux dont une part significative de logements à très bas loyers. Pour autant le projet cherche à moduler cet objectif en fonction des contextes de façon à poursuivre un rééquilibrage progressif et une plus grande mixité d'habitat dans les quartiers toulousains et les communes périphériques : seuils ou taux de logements sociaux différenciés en fonction des communes et de l'effort de rattrapage, taux réduit en secteur politique de la ville et aux abords...</p>
		<p>→ <b>Compatibilité de la traduction réglementaire</b></p> <p>Outre les dispositions concernant la production de logements et sa diversification, essentiellement détaillées dans le paragraphe ci-dessous « Compatibilité du POA », le PLUi-H intègre les mesures suivantes afin de traduire les orientations du PADD, en cohérence avec le SCOT :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La majorité des zones urbaines du PLUi-H sont des zones urbaines mixtes (UM ou UP), permettant l'accueil d'une diversité de fonctions.</li> <li>- La consommation planifiée d'ENAF pour le logement s'est faite en cohérence avec les pixels (P58), leur vocation (P63) et en continuité avec les espaces déjà urbanisés (P64). La desserte par les transports en commun ou la proximité avec des équipements et des services de ces secteurs a également été privilégiée.</li> <li>- La consommation planifiée d'ENAF du PLUi-H s'est également faite dans une logique d'optimisation du foncier, de densités minimum de logements et d'emplois ainsi que de surfaces maximales par typologies d'équipements fixées comme le détaille le livret 1C du rapport de présentation du PLUi-H.</li> <li>- En outre, le PLUi-H territorialise les densités dans la même logique de polarisation et de hiérarchisation que celle du SCOT (R71), en lien avec le niveau de desserte par les transports en commun structurants et la présence de centralités (P57, P59, P56). Cette territorialisation et polarisation des densités s'apprécie à une échelle macro comme le recommande le SCOT et les densités peuvent s'adapter plus finement au contexte urbain, foncier, paysager, patrimonial et végétal à l'échelle de l'îlot urbain.</li> </ul>
		<p>→ <b>Concernant la capacité d'accueil renforcée dans les zones d'influence des transports en commun (P56)</b></p> <p>Les secteurs préférentiels de développement au sein de l'enveloppe urbaine inscrits au PADD s'appuient sur la présence de centralités de proximité et de cohérence urbanisme/transports. Les travaux sur le POA puis la traduction réglementaire se sont attachés à permettre une intensification de ces secteurs.</p> <p>En outre, afin d'assurer ces capacités d'accueil à proximité des transports en commun, le PLUi-H a instauré un seuil minimal de densité sur les périmètres d'influence déterminés au regard de la qualité et de l'efficacité de la desserte.</p>

## → Compatibilité du POA pour l'Habitat

### Concernant les objectifs de production de logements

En réponse aux perspectives d'évolution démographique de la métropole, le POA pour l'habitat vise une production annuelle moyenne d'environ 7400 logements. Cet objectif retenu pour la période 2025 - 2035 est en cohérence avec les hypothèses du SCOT tant sur le plan quantitatif que dans son inscription spatiale, puisqu'elle marque un renforcement des objectifs de polarisation de la production de logements dans la ville intense et la volonté d'une production de logements qui participe à la régénération de la ville existante.

Ainsi, Cette production sera répartie à hauteur de près de 64% pour la ville de Toulouse et 36 % pour les 36 autres communes de la métropole. Les secteurs privilégiés de développement de l'habitat sont les zones d'influence du réseau structurant de transports en commun et les centralités qui concentrent l'offre de services, commerces et équipements.

### Concernant la diversification de la production de logements et le renforcement de l'offre de logements locatifs sociaux

Le POA pour l'habitat fixe l'objectif d'une production de logements qui répond aux besoins et aux attentes des habitants identifiés dans le diagnostic, qui a mis en évidence la forte nécessité de poursuivre l'effort de développement de l'offre de logements à bas et très bas loyers mais aussi de développer le logement abordable, locatif ou en accession à la propriété.

Conformément au projet développé dans le PADD et afin de maintenir la dynamique soutenue de livraison de logements locatifs sociaux engagée depuis plusieurs années, la feuille de route métropolitaine du POA pour l'habitat prévoit la production de 35 % minimum de logements locatifs sociaux, avec la répartition suivante :

30% minimum de logement locatif de type PLUS / PLAI, dont un minimum de 40% de PLAI pour le logement résidentiel et le reste en PLUS.

5% de logements locatifs PLS en pleine propriété HLM.

A ces 35% de logements locatifs sociaux s'ajoutent au moins 25% de logements abordables qui comprennent 5% de logements locatifs en PLS/ULS ou PLS investisseurs ou en logements locatifs intermédiaires, 10% de logements en accession sociale à la propriété (PSLA, BRS) et 10% de logements en accession à prix maîtrisé.

Cet objectif combine d'une part l'ambition de respecter la loi en poursuivant la dynamique engagée par l'ensemble des communes et d'autre part la volonté affirmée d'un projet urbain métropolitain portant un développement de l'habitat équilibré en cohérence avec le niveau de services offert aux habitants (équipements, commerces, transports en commun performants) et notamment aux locataires du parc public, pour lesquels ces services de proximité sont indispensables. Les communes s'engagent ainsi à rattraper leur retard, en respect des objectifs fixés de manière triennale par l'État dans le cadre de la mise en œuvre de l'article 55 de la loi SRU.

Outre le rattrapage du nombre de logements sociaux manquants et la compensation du parc HLM qui disparaît par démolition, vente HLM ou déconventionnement, afin de ne pas creuser l'écart entre le nombre de résidences principales et le nombre de logements sociaux, les communes de plus de 3 500 habitants et celles qui se rapprochent de ce seuil (communes ayant 3 000 à 3 500 habitants) s'engagent au respect de ce cadre métropolitain de diversité de la production de logements. Ces objectifs communaux sont inscrits dans les feuilles de route communales du POA pour l'habitat.

Pour atteindre cet objectif de production de LLS, les communes disposent, outre les financements et garanties d'emprunt définis dans le cadre de la délégation des aides à la pierre, d'outils fonciers et réglementaires tels que les secteurs à pourcentage de logements et emplacements réservés pour le logement développés dans le volet habitat de la stratégie foncière métropolitaine et inscrits dans le zonage, le règlement et les OAP du PLUi-H. Ces leviers sont détaillés dans le programme d'actions du POA pour l'habitat.

**Concernant la réponse à la diversité des besoins**

Le POA pour l'habitat complète ce cadre général pour préciser dans son programme d'actions la diversité des solutions de logement, d'hébergement et d'accompagnement qu'il prévoit de mettre en œuvre pour permettre des parcours résidentiels aux différentes situations et étapes de la vie :

- pour les familles avec enfants, pour lesquelles le POA pour l'habitat préconise la production de grands et très grands (T5 et plus) logements sociaux ou abordables à proximité des services et équipements publics dédiés à la jeunesse,
- pour les jeunes, quelle que soit l'étape de leur vie (décohabitation du foyer familial, accès à l'autonomie financière, mise en ménage ou arrivée d'un enfant) et leur situation (étudiants, jeunes en début de parcours professionnel, au chômage, en situation de rupture ou de vulnérabilité) pour lesquels le POA pour l'habitat prévoit des mesures permettant le développement de solutions de logement flexibles, abordables et qualitatives,
- pour les seniors, de plus en plus nombreux, pour lesquels le POA pour l'habitat prévoit des solutions pour développer le maintien à domicile dans de bonnes conditions de confort et d'autonomie, ainsi qu'une diversification des formules de logement entre le domicile ordinaire et l'établissement spécialisé,
- pour les personnes en situation de handicap, pour lesquels le POA pour l'habitat prévoit de développer les solutions de logements adaptées et accompagnées, pour faciliter l'accès et le maintien au domicile et l'inclusion sociale,
- pour les personnes en situation de précarité pour lesquels le POA pour l'habitat prévoit des mesures permettant d'améliorer l'accès au logement des publics prioritaires, d'impulser un développement et un meilleur maillage territorial de l'offre de logements et hébergements correspondant à la diversité des besoins, dans le cadre de ses compétences et en cohérence avec les dispositions du Plan départemental pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées (PDALHPD),
- pour les gens du voyage, pour lesquels le POA pour l'habitat explicite les modalités de mise en œuvre par Toulouse Métropole de son projet territorial adopté en 2021 qui décline pour le territoire métropolitain les objectifs fixés par le Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage en matière de création ou de réhabilitation d'aires permanentes d'accueil, de terrains familiaux et d'aires de grand passage.

P  
O  
L  
A  
R  
I  
S  
E  
R

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

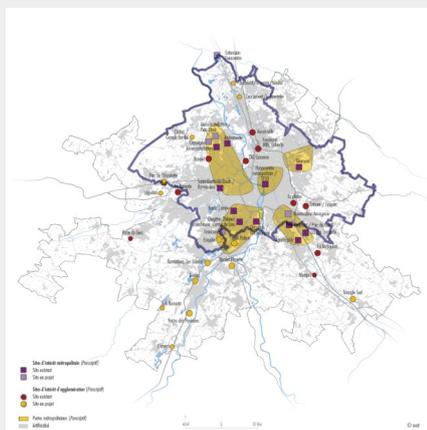
S  
C  
O  
T**Relever le défi de compétitivité, d'équipement et d'équilibre du territoire****Organiser le territoire pour rapprocher habitants et emplois**

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

**Accueillir préférentiellement le développement économique dans les quartiers mixtes**

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

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

**Proposer une offre dédiée sur des polarités économiques hiérarchisées**

Quatre types de sites sont définis :

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

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

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

P O L A R I S E R	S C O T	<p>Toulouse Métropole est concernée par les 5 portes identifiées au SCoT :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ la Porte Internationale : renforcement du pôle aéronautique,</li> <li>→ la « Porte de Lyon » : bien desservie en TC performant, le SCoT l'identifie à la fois comme secteur de renouvellement urbain et de développement avec la nécessité d'engager un projet d'aménagement global,</li> <li>→ la « Porte Méditerranée » : le SCOT prescrit un renouvellement des zones d'activités en continuité du projet Toulouse Aérospace,</li> <li>→ la « Porte d'Espagne » : le SCOT préconise l'accompagnement de grands projets de renouvellement urbain en continuité de l'Oncopole,</li> <li>→ la « Porte de l'Europe » : grand projet urbain de rayonnement européen en accompagnement de la LGV.</li> </ul> <p><b>Promouvoir la densification des territoires dédiés à l'économie en extension comme en renouvellement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ <b>Intensifier les zones d'activités existantes et maîtriser l'ouverture des nouvelles zones dédiées à l'activité économique identifiée par le SCOT</b> : renouvellement et requalification des sites d'activités existants pour les faire évoluer vers des activités plus denses en emplois.</li> </ul>
---	------------------	--

## → Compatibilité du PADD

Le diagnostic du territoire fait apparaître que Toulouse Métropole doit être en capacité d'accueillir environ 5100 emplois par an.

En parallèle, au rythme de 9 000 habitants supplémentaires par an, le ratio habitants/emploi de la Métropole s'établirait alors en 2035 à 1,68.

Les éléments posés dans le PLUi-H ont été travaillés en cohérence avec les ambitions de la Feuille de route métropolitaine 2022-2026 « Une économie innovante et durable », le Plan de relance pour l'emploi, et les enjeux de réindustrialisation du territoire mis en évidence dans le rapport « Toulouse Territoire d'Avenir ». L'objectif est de maintenir une capacité d'accueil cohérente au regard de l'attractivité du territoire et des besoins des entreprises, notamment à travers la préservation, la densification et le renouvellement des zones d'activités dédiées mais aussi par le renforcement des possibilités d'accueil dans les zones mixtes.

Le PADD fixe en premier lieu comme objectif de confirmer l'effort de sanctuarisation des espaces économiques existants afin de conserver un volume global cohérent dédié aux activités économiques et notamment à la sphère productive. Ainsi, les objectifs pour le renouvellement et la densification des zones d'activités doivent permettre de développer une nouvelle offre foncière et immobilière à destination des entreprises, tout en répondant aux problématiques de vieillissement des zones d'activités du territoire (P74). A cet égard, l'aménagement des zones économiques devra concilier les aspects fonctionnels propres à ces espaces mais également rechercher un traitement paysager qualitatif et offrant une meilleure qualité urbaine (mobilités douces, confort thermique...).

Le PLUi-H permet de préserver et renforcer des capacités d'accueil pour les activités présentes dans le tissu urbain mixte (P66, R76).

Parallèlement, en cohérence avec les polarités économiques identifiées par le SCoT, la stratégie de la collectivité s'organise autour de cinq campus d'excellence permettant aux filières et écosystèmes stratégiques du territoire de disposer de lieux d'accueil structurés autour de thématiques préférentielles (P67, P68 : le Campus Toulouse Aérospace (Montaudran) autour de la filière de l'aéronautique et du spatial ; le Campus Francazal, dans le domaine des mobilités innovantes et décarbonées ; le Campus santé du futur (Oncopole) ; le Campus Grand Matabiau autour du numérique, de l'intelligence artificielle et de la cyber sécurité ainsi que le Pôle évènementiel du MEET dédié à l'évènementiel, au tourisme et au tertiaire. Le PADD cible également la plateforme aéroportuaire qui constitue un autre site majeur dont le développement doit pouvoir être accompagné.

En outre, le PADD porte une thématization des espaces économiques en vue d'améliorer la lisibilité de l'offre, de favoriser la création de clusters et le renforcement des écosystèmes économiques. Cette stratégie de thématization des zones économiques vise à préserver du foncier dédié aux activités productives du territoire, en ajustant la gamme d'offre tertiaire et en régulant l'implantation de la grande logistique (P71). En effet, il a été mis en évidence que le niveau d'offre en matière d'accueil de locaux productifs (TPE/PME/PMI) est à un niveau historiquement bas sur le territoire métropolitain.

Enfin, le PADD prévoit une consommation d'ENAF dédiée aux activités économiques afin de répondre aux besoins non satisfaits dans les espaces urbanisés.

→ **Compatibilité de la traduction réglementaire**→ **Concernant les zones d'activités économiques**

Le travail de thématisation des zones économiques a donné lieu à plusieurs types de zonages déterminant les dominantes économiques souhaitées pour chaque zone, dans une logique de polarisation et de renforcement des synergies entre activités économiques.

En outre, les règles d'implantation et de volumétrie dans les zones à vocation d'activités encouragent la densification de ces zones en augmentant les droits à construire.

→ **Concernant la mixité fonctionnelle**

Face au constat que certaines zones économiques au contact des zones urbanisées denses ont tendance à muter, parfois au détriment de secteurs attractifs pour les entreprises, le PLUiH a développé un nouvel outil permettant de renforcer la mixité fonctionnelle. C'est dans cette perspective que les « secteurs de mixité économie-habitat » repérés dans le Document Graphique du Règlement (DGR 3C6) du PLUiH ont été conçus afin d'encourager l'accueil d'activités, y compris productives (artisanat, petite industrie, logistique urbaine...) lorsqu'elles sont compatibles avec les fonctions résidentielles, dans le tissu urbain. Cet outil s'inscrit dans un objectif de rapprochement emploi-habitat et contribue également à répondre aux restrictions sur le foncier en extension imposées par la Loi Climat et Résilience.

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

→ **Concernant les activités hôtelières**

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

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

→ **Concernant les zones d'extension urbaine à vocation économique**

Enfin, les nouvelles zones d'extension urbaine à vocation économique répondent au besoin non satisfait dans les espaces urbanisés (P70), dans une logique d'optimisation du foncier (P72) et en continuité de l'existant (P73).

→ **Compatibilité du POA pour l'Habitat**

L'identification du potentiel foncier mobilisable pour le logement a pris soin de ne pas intégrer les espaces urbanisés à vocation économique dédiée dans une logique de pérenniser les capacités foncières nécessaires pour répondre aux besoins liés au développement économique.

De plus, les objectifs ambitieux de production de logements locatifs sociaux et d'accession sociale à la propriété portés par le POA pour l'habitat et traduits dans son programme d'actions relèvent aussi d'une logique de soutien au développement économique de la métropole. En effet, l'offre de logements sociaux et abordables vient soutenir la dynamique économique métropolitaine en améliorant la capacité de la métropole à loger ses actifs quelques soient leurs ressources et leurs secteurs d'activités (la fabrication dans l'aéronautique, les services à la personnes en particulier pour les personnes en perte d'autonomie, la santé...).



P O L A R I S E R		<p>→ <b>Compatibilité du PADD</b></p> <p>Sur le plan commercial le PLUiH vise une amélioration de <b>l'équilibre entre les grands pôles commerciaux et centre commerciaux de proximité</b> et ce dans la logique d'optimisation développée dans la PADD. Pour atteindre cet équilibre le projet propose la mise en œuvre de plusieurs actions complémentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- développer <b>politique de requalification des pôles commerciaux majeurs, qui offrent un potentiel de réinvestissement importants et dont la mutation doit contribuer à en faire de véritables lieux de vie, avec une mixité des fonctions</b> ;</li> <li>- mettre en place de mesures permettant la <b>densification et la compacité des zones existantes</b> afin d'optimiser le foncier ;</li> <li>- améliorer la <b>mixité fonctionnelle des tissus urbains</b>, avec une priorité sur les secteurs les mieux desservis en transport en commun et les centralités ;</li> <li>- polariser la fonction commerciale, associée à la mixité, par la mise en place de <b>zones de commerce et la protection des linéaires commerciaux</b>.</li> </ul>
	P L U i H	
		<p>→ <u>l'affirmation du principe de mixité fonctionnelle en zone urbaine</u></p> <p>Hors zones préférentielles d'accueil des commerces et activités de services, le règlement du PLUi-H autorise, dans l'ensemble des zones urbaines de droit commun, les projets à destination d'artisanat et commerce de détail, de restauration, d'activité de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle, dans la limite de 500 m<sup>2</sup> de surface de plancher.</p> <p>Cette disposition entend répondre aux objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en zone urbaine à vocation mixte (UM) : affirmer la volonté de développer un urbanisme de proximité et une économie résidentielle au plus près de la population, mais également préserver et diversifier au sein des quartiers les commerces tout en maîtrisant l'implantation des grandes surfaces commerciales (R84),</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- en zone urbaine à vocation d'activités économiques (UA) : limiter la mutation urbaine des zones d'activités économiques en zones d'activités commerciales (R82),</li> <li>- en zone à vocation générale d'équipements d'intérêt collectif ou de services public (UIC) : permettre le rapprochement des commerces et services liés aux projets d'équipements.</li> </ul>
		<p>→ <u>la protection de la diversité commerciale</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En cohérence avec l'objectif de mixité urbaine, le PLUi-H délimite des linéaires commerciaux et artisanaux protégés qui visent à préserver la diversité et la vitalité commerciale de certains axes situés en centre ville, dans les faubourgs ou en cœur de quartier (R83, R84).</li> </ul> <p>Ainsi le règlement du PLUi-H permet de disposer d'un dispositif de protection du commerce de proximité complémentaire au droit de préemption sur les baux commerciaux.</p>

	P L U i H	<p><b>Compatibilité du POA pour l'Habitat</b></p> <p>L'armature territoriale sur laquelle s'appuie la répartition de l'accueil de logements tient compte de l'offre en commerces et services des communes, dans une optique de renforcement de la polarisation, de proximité et de mixité fonctionnelle.</p>
P O L A R I S E R	<p><b>IMPLANTATION DES ÉQUIPEMENTS : IMPLANTER PRIORITAIREMENT LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE PROXIMITÉ AU SEIN DES CENTRALITÉS ET AU SEIN DES PORTES MÉTROPO-LITAINE POUR LES ÉQUIPEMENT DE RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN</b></p>	
	S C O T	<p><b>Équilibrer les territoires en matière d'équipement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Participant pleinement à la mixité des fonctions urbaines les équipements ont vocation à être implantés au sein des bassins de vie, à proximité des habitants et des emplois et préférentiellement de façon corrélée avec le niveau de desserte en transport en commun.</li> <li>→ Privilégier le développement de l'offre à l'échelle intercommunale, par la mise en place d'une gouvernance élargie et une programmation très amont fonction des équipements existants et de l'accueil de population prévu, en cohérence avec les projets environnants.</li> <li>→ Développer l'offre dans les quartiers à dominante de logements sociaux.</li> </ul> <p><b>Promouvoir un urbanisme de proximité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ L'implantation des équipements et services doit tenir compte de la bonne accessibilité des lieux, de l'offre en transport en commun et d'une proximité à l'usager favorisant des modes de déplacement actifs.</li> <li>→ De plus la diversification de l'offre et sa localisation doivent participer au rayonnement et à l'attractivité de l'offre.</li> </ul> <p><b>Développer les équipements métropolitains</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Atteindre les standards internationaux en menant une réflexion sur les équipements pouvant faire référence en terme de rayonnement métropolitain et ainsi privilégier leur implantation au sein des Portes Métropolitaines.</li> </ul>
	P L U i H	<p>→ <b>Compatibilité du PADD</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le PADD ambitionne en premier lieu de rechercher la cohérence entre urbanisme, mobilités et équipements. L'accueil des équipements doit se faire de façon privilégiée dans les espaces urbanisés, dans une approche d'économie du foncier et des ressources. Les centralités sont particulièrement considérées comme des lieux préférentiels d'accueil pour les équipements afin de répondre aux besoins quotidiens des habitants.</li> <li>- Pour favoriser le report modal vers les vélos, l'offre et la qualité du stationnement pour les cycles sera renforcée à proximité des transports en commun mais aussi des équipements et des centralités.</li> <li>- Enfin, le PADD fixe comme objectif de mettre en cohérence la polarisation du développement sur les centralités avec les grands équipements et d'inciter à la mutualisation des équipements pour accompagner la croissance démographique du territoire.</li> </ul>

### → **Compatibilité de la traduction réglementaire**

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

Dans les zones N et A, les EICSP sont également autorisés mais avec de fortes restrictions sur leur emprise et leur typologie afin de ne pas remettre en cause le caractère naturel et agricoles de ces zones. La zone naturelle stricte autorise ainsi uniquement les équipements, sous-destination de locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilées, dans la limite de 50 m<sup>2</sup> de surface de plancher (P94), tandis que la zone naturelle de loisirs permet d'accueillir en plus des équipements sportifs mais dans la limite de 200 m<sup>2</sup> de surface de plancher et dans le respect de 70 % d'espace de pleine terre minimum (P96).

→ De plus, le PLUi-H met en place des zones UIC dédiées aux équipements et des emplacements réservés dédiés à la réalisation d'équipements (R85). Ces zones UIC, permettent ainsi de localiser un pôle d'équipements et/ou de services d'intérêt collectif. Ce zonage participe également à répondre à la diversité des fonctions urbaines, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs d'activités sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et assure ainsi la cohérence entre le développement urbain et le niveau d'équipement nécessaire à l'accueil d'une population nouvelle.

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

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

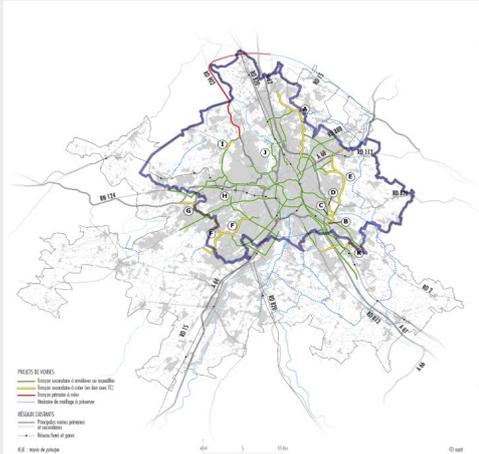
### **Compatibilité du POA pour l'Habitat**

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

- les secteurs privilégiés de développement de la ville sur elle-même sont des secteurs proches de centralités offrant des équipements et des services et offrant un niveau de desserte par les réseaux satisfaisants ;
- la priorisation de l'accueil des logements au sein d'opérations maîtrisées de type ZAC ou encadrées de type OAP contribue à renforcer le lien entre accueil de population et niveau d'équipement.

## Partie 3 : Relier les territoires

---

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>R E L I E R</b></p>	<p><b>POUR UN SYSTÈME DE DÉPLACEMENT DURABLE : PRÉVENIR L'ENGORGEMENT DU SYSTÈME EXISTANT ET ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE MODES DE VIE.</b> Dans cette perspective, la recherche d'un urbanisme de mixité des fonctions et de proximité rapprochant habitat, emploi, équipement et service à l'échelle de la métropole, couplée à un plan de déplacement ambitieux doit être privilégiée.</p>
	<p><b>S C O T</b></p> <p><b>Développer un réseau de transports collectifs intermodal</b></p> <p>L'optimisation du système de déplacements sur la grande agglomération repose sur une organisation en quatre quadrants, représentant les bassins de mobilité, dans lesquels l'organisation des transports et l'intermodalité doivent être renforcées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ dans la « ville intense » : un réseau de transports collectifs performants (cadencement minimal au quart d'heure en moyenne toute la journée, soit un minimum de 120 courses par jour) et particulièrement maillé dans le cœur d'agglomération (desservant notamment les secteurs à forts enjeux, les faubourgs Toulousains, les centres urbains de 1ère couronne, les grandes zones d'emplois),</li> <li>→ dans les « Portes Métropolitaines » : des pôles d'interconnexion permettant l'articulation entre le réseau d'agglomération en transport urbain desservant le « quadrant » et les réseaux régionaux et nationaux,</li> <li>→ au sein des « quadrants » : une organisation des transports collectifs dans les territoires de développement mesurée structurée autour de pôles d'échange situés dans les centralités sectorielles et les pôles de service.</li> </ul>
	<p><b>Prévoir les infrastructures nécessaires au maintien et au renforcement de l'accessibilité métropolitaine</b></p> <p>Cette attractivité dépend de la réalisation ou de la modernisation des infrastructures essentielles liées aux besoins de déplacements à l'échelle de la Métropole mais aussi de l'efficacité des réseaux numériques.</p> <p>Pour Toulouse Métropole, le SCoT vise notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ le réaménagement et requalification du pôle d'échange de Matabiau dans la perspective de l'arrivée de la LVG et du TER (P97),</li> <li>→ la conservation de la possibilité d'un éventuel contournement ferroviaire de Toulouse et la possibilité d'un pôle d'échange fer/métro dans le secteur de Gramont/Argoulets (P99),</li> <li>→ le renforcement des liaisons de transport en commun (relier les grands sites économiques, les connecter à Matabiau et à l'aéroport, améliorer les liaisons entre bassins de mobilité) (P100),</li> <li>→ l'inscription aux documents d'urbanisme de mesures nécessaires ou conservatoires de projets de voiries (P103),</li> <li>→ l'amélioration de l'accessibilité aux transports collectifs par les modes actifs (P104),</li> </ul> <p><b>Compléter le réseau de boulevards urbains multimodaux, charpente de la ville intense</b></p> <p>Les boulevards urbains forment un réseau structurant et maillant les bassins de mobilités (quadrants) en complément du réseau primaire. Au caractère multimodal (axe routier, espace pour les modes actifs et aménagements en faveur des transports en commun) ils sont support d'urbanisation.</p>
	<div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;">  <p><b>PROJETS DE VOIES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Bassin orienté à l'ouest ou à l'est</li> <li>— Bassin orienté à l'est ou à l'ouest</li> <li>— Bassin orienté à l'est</li> <li>— Bassin de mobilité professionnelle</li> </ul> <p><b>RÉSEAU EXISTANT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Projets de voiries</li> <li>— Axes routiers</li> <li>— Bassin local et zone</li> </ul> <p>E.S. - 2024 de principe</p> </div> <div style="flex: 2; padding-left: 10px;"> <p>Sur le territoire de Toulouse Métropole plusieurs boulevards urbains sont à créer ou requalifier, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ le boulevard urbain Nord de Borderouge à Bruguères ;</li> <li>→ la Liaison Multimodale Sud-est de Ramonville à Quint-Fonsegrives ;</li> <li>→ la desserte de Lasbordes de la RD 16 à la RD 826 ;</li> <li>→ le boulevard urbain du Canal Saint Martory ;</li> <li>→ le boulevard Eisenhower à requalifier ;</li> <li>→ plus généralement la requalification de toutes les voies supports de transports collectifs performants.</li> </ul> </div> </div>

→ **Compatibilité du PADD**

La question de la mobilité constitue un axe central autour duquel s'articule le projet métropolitain, axe 2 du socle du PADD : « Offrir un cadre de vie désirable dans une métropole des courtes distances ».

Ainsi, l'orientation « Renforcer le lien entre urbanisme-mobilité » vise l'adéquation entre le développement urbain et les dessertes en transport en commun. L'objectif du PLUi-H est d'accueillir en priorité les habitants dans le tissu urbain situé au contact de la desserte en transport en commun performante actuelle ou future. Le réseau structurant sera conforté notamment par la création de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro, la nouvelle liaison aéroport express (LAE) ainsi que, hors territoire métropolitain, la connexion de la future ligne C à la ligne B prolongée jusqu'à Labège. Le développement du réseau de bus Linéo, la recherche de complémentarités avec le réseau ferré par une connexion de la troisième ligne de métro en 4 points ferroviaires permettront de compléter le dispositif.

La mise en œuvre des Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain (AFNT) viendra également améliorer la desserte en transports en commun, sur un linéaire de 19 km, entre Saint-Jory et Toulouse-Matabiau. A plus long terme, le PADD prévoit également le développement d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM).

L'accessibilité en transport en commun des grandes zones d'emplois et des projets majeurs en termes de rayonnement et de densité d'emploi (Grand Matabiau Quais d'Oc, Toulouse Aerospace, etc.) constitue également une priorité du PADD.

Enfin, le PADD souligne la nécessité d'accompagner l'émergence des nouveaux comportements. Cet objectif se décline par une hiérarchisation et une optimisation du réseau de voiries, par l'évolution du parc automobile vers des véhicules électriques, par la lutte contre l'autosolisme en favorisant le covoiturage et autopartage. L'objectif de report modal vers les transports en commun et les modes actifs du PADD sera décliné au travers de l'évolution des normes de stationnement des véhicules motorisés à destination ainsi que par des démarches de mutualisation et de foisonnement du stationnement.

→ **Compatibilité de la traduction réglementaire**→ **Concernant l'armature du PLUi-H liée aux questions de mobilité**

Le PLUi-H s'attache en matière de mobilité, à favoriser les déplacements en transports en commun, à réduire les distances par la lutte contre l'étalement urbain et à développer les réseaux pour les modes actifs, par le report modal.

Le PLUi-H offre les conditions favorables à la mise en œuvre des projet de transport en commun structurant en instaurant des emplacements réservés si nécessaires mais aussi et surtout en favorisant l'accueil d'habitants et d'emplois à proximité des ces transports. C'est le cas par exemple de certains projets d'aménagements emblématiques de la Métropole tels que Grand Matabiau Quais d'Oc, Faubourg Malepère ou Toulouse Aerospace, mais aussi pour toutes les communes à travers le principe de cohérence urbanisme transport qui a guidé le travail sur le POA.

Le PLUi-H intégrera réglementairement les études d'aménagement autour des stations de métro de la future Ligne C au fur et à mesure de l'avancement des études et des procédures d'évolution du PLUi-H. Les études liées à la ligne C du métro visent non seulement un accueil de qualité de la population au plus près de ce transport en commun structurant mais également à favoriser le rabattement vers les stations.

La mise en place de règles de stationnement spécifiques au sein de ces zones d'influence de transports en commun (normes « plafond » pour les bureaux et prise en compte de la loi du 20 décembre 2014) ainsi que l'insertion du seuil minimal de densité, traduisent la volonté de Toulouse Métropole de favoriser le report modal, de réduire ainsi la pollution liée aux flux de circulation et de préserver les espaces naturels agricoles et forestiers par la densification des espaces urbanisés déjà bien desservis.

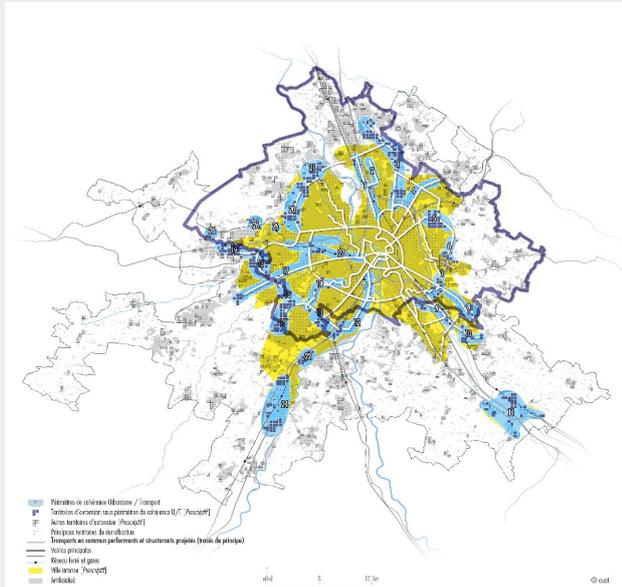
En outre, en termes de réduction de consommation de l'espace et d'accompagnement au changement, certaines opérations d'aménagement ont la possibilité non seulement de mutualiser leurs places de stationnement par la création de parkings communs tels que les

		<p>parkings-silo mais également de réduire le nombre de places en fonction du foisonnement des destinations autorisées dans les secteurs aménagés. Ces possibilités sont ouvertes sur l'ensemble de la Métropole, dans le cadre d'aménagements urbains maîtrisés et encouragent à réduire la place de la voiture dans les espaces les mieux desservis en transport en commun.</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>R E L I E R</b></p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>P L U i H</b></p>	<p>→ <b>Concernant les projets d'infrastructures identifiés au SCOT : projets ferrés et boulevard multimodaux</b></p> <p>De façon générale, les demandes de la SNCF et de Tisséo Collectivités en matière d'emplacements réservés ont été traduites afin de faciliter la réalisation de leurs ouvrages.</p> <p>Les projets d'infrastructures dont les études sont suffisamment avancées ont été traduits dans le PLUi-H et ce dernier a vocation à évoluer pour intégrer au fur et à mesure de l'avancement des études, d'autres projets d'infrastructures.</p> <p>Concernant le projet GPSO/AFNT, qui a fait l'objet d'une DUP, les emplacements réservés mis en place pour augmenter la capacité du réseau ferroviaire national ont été reportés sur le document graphique du PLUi-H.</p> <p>L'emplacement réservé, « Voie ferrée dans la vallée de l'Hers » au bénéfice de la SNCF n'a pas été reporté au PLUi-H car l'éventualité du contournement ferroviaire de Toulouse a été écarté suite à l'étude d'opportunité réalisée et du morcellement de l'ER par des mises en demeure d'acquiescer non mises en œuvre (P99).</p> <p>Enfin, l'aménagement de l'axe ferroviaire Colomiers/Brax-Léguevin permettant un fréquentement de l'offre de service au quart d'heure, et s'inscrivant dans le projet de SERM, sera traduit par une procédure spécifique de déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité lorsque les études seront prêtes.</p> <p>→ <b>Concernant l'aménagement de Boulevards Urbains</b></p> <p>Les projets de boulevards urbains sont pour certains réalisés : c'est le cas de la Liaison Multimodale Sud-Est (LMSE) par exemple ou de la partie sud du Boulevard Urbain Nord (BUN).</p> <p>D'autres sont à l'étude comme le Boulevard Urbain du Canal de Saint-Martory (BUCSM) ou la Jonction Est et seront traduits dans le PLUi-H ultérieurement en fonction de l'avancement des études.</p>
		<p>→ <b>Concernant l'amélioration du réseau cyclable</b></p> <p>Le Réseau Express Vélo (REV) est en cours de réalisation. Il permettra de relier, par des pistes larges et sécurisées, les Quadrants de la Métropole. La plupart des pistes du REV sont développées sur des voies métropolitaines.</p> <p>Des études de faisabilité sont en cours notamment pour celles dont le tracé de principe a été positionné le long des grands cours d'eau (Hers, Touch, etc...) et dont les aménagements seront pris en compte dans la programmation des Grands Parcs de la Métropole. Les projets ont vocation à être traduits dans le PLUi-H au fur et mesure de l'état d'avancement des études.</p> <p>En outre, la thématique des modes actifs a été systématiquement abordée dans la mise en place des nouvelles orientations d'aménagement et de programmation (OAP) (R95).</p>

S  
C  
O  
T

### Vers une cohérence urbanisme / transport

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



#### Dans la Ville intense

- L'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones urbaines doit se faire prioritairement dans les secteurs déjà desservis par les transports en communs performants ou à proximité des équipements et services existants (P108).
- Sur les territoires déjà desservis par une infrastructure de transports en commun performant, la valorisation foncière et la démarche de projet urbain doivent être recherchées selon les principes de densité recommandée par le SCoT (R99).

R  
E  
L  
I  
E  
R

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

L'ouverture à l'urbanisation de nouveaux terrains doit concerner prioritairement les secteurs déjà desservis par les transports en commun performants ou à proximité des équipements et services existants, les secteurs qui en sont éloignés ne peuvent donc être ouverts tant que les opportunités en continuité du cœur de ville et ceux desservis par les TC ne sont pas urbanisées (P109).

#### Promouvoir les modes actifs par un urbanisme intégrant leur cheminement

Les modes actifs sont aujourd'hui freinés par l'étalement et le manque d'aménagements adaptés. Afin de permettre le développement de ce mode de déplacement durable, le PADD doit prévoir des orientations destinées à promouvoir les modes actifs par la constitution d'un véritable réseau de proximité confortable, sécurisé et lisible doit être recherchée, le but étant d'assurer un réel maillage de l'agglomération. La création ou l'amélioration de ces cheminements doit également permettre le développement de la multimodalité (P110).

Les projets de lotissements ou de ZAC doivent intégrer les accès à la desserte en transports collectifs et les itinéraires de proximité utilisables en modes actifs (P111).

P  
L  
U  
i  
H

#### → Compatibilité du PADD

Les principes fondateurs du projet de la métropole sont la réduction de la consommation foncière, la protection des secteurs agricoles et naturel, la préservation de la TVB, la réduction de la vulnérabilité face aux changements climatiques et le développement de la ville sur elle-même.

La volonté forte d'une optimisation du développement du territoire qui amène à prioriser le développement de la ville sur elle-même prend comme critère principal de densification la présence de réseaux de transports en commun structurants : ainsi l'accueil des nouveaux habitants et la production de logements, tout comme la polarisation de l'activité économique et commerciale au sein des centralités sera fonction du niveau de desserte en transport en commun et de leur performance.

Le développement urbain s'appuiera également sur les centralités bien équipées pour accueillir les habitants dans les meilleures conditions. Ainsi, l'accueil de population s'envisagera prioritairement le long des axes de transports en commun structurants ou au niveau des centralités les mieux équipées, afin de promouvoir une « Métropole des proximités ».

Le développement des mobilités actives est le second axe majeur de l'orientation de la Métropole des courtes distances. A cet égard, la facilitation des pratiques intermodales devient une priorité par la

		<p>recherche de complémentarité entre les différents réseaux de transport alternatifs à la voiture individuelle et par la mise en œuvre d'aménagements renforçant le report modal (parcs relais, arceaux vélos, stationnements sécurisés pour les vélos etc...).</p> <p>La constitution du maillage d'itinéraires piétons et cyclables lisibles, continus et sécurisés, sera poursuivie, notamment en favorisant les liaisons douces depuis, entre et au sein des centralités et des zones d'emplois et en recherchant la perméabilité des îlots pour réduire les distances. Le Réseau express vélo (REV) constituera l'armature principale de ce maillage d'itinéraires cycles.</p> <p>La cohérence urbanisme/mobilité est donc l'une des clés de voûte de l'ensemble du projet métropolitain. La traduction du PADD s'appuie donc à la fois :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sur la capacité et la qualité de desserte des transports en commun sur lesquels viendra s'appuyer l'accueil des habitants ;</li> <li>- sur les Pactes Urbains des territoires déjà desservis et ceux pour lesquels les projets sont programmés.</li> </ul>
<b>R E L I E R</b>	<b>P L U i H</b>	<p>→ <b>Compatibilité de la traduction réglementaire</b></p> <p>→ <b>Concernant la cohérence zones d'influence transports en commun / urbanisation</b></p> <p>Les zones d'influence des transports en commun ont été établies sur la base du réseau structurant en fonction du niveau de service et de performance des lignes. Leur rayon d'action est d'autant plus grand que la capacité de transport est élevée. Le PLUi-H privilégie l'accueil dans ces secteurs et y fixe un seuil minimum de densité (P56,P57). Il développe également une action volontariste relative au stationnement en fixant des normes réduites dans les zones d'influence de 600 m et 500 m.</p> <p>Concernant les modes actifs, le PLUi-H améliore les connections entre les pistes cyclables existantes bien que cela ne se traduise pas systématiquement par la création d'emplacements réservés car de nombreux aménagements sont réalisés sur de l'espace public (P110).</p> <p>Concernant le report modal et la Ville des courtes distances, la fiche « mobilité » de l'OAP Qualité Environnementale systématise, en cas de programme d'aménagement, l'obligation de laisser des perméabilités afin que les piétons/cycles puissent traverser les cœurs d'îlots vers les stations de transport en commun les plus proches, et notamment vers les transports guidés et les gares ou haltes ferroviaires.</p>
		<p>→ <b>Concernant la prise en compte des Pactes Urbains</b></p> <p>Le Pacte Urbain (antérieurement appelé « contrats d'axe »), propose une approche globale du développement urbain et se traduit par un acte d'engagement réciproque et volontaire entre AOT (Autorité Organisatrice des Transports), EPCI et communes. Il s'agit d'un outil de coordination évolutif, actualisé en fonction de l'avancement des projets dans les divers secteurs traversés par des lignes de transport en commun structurants (R101).</p> <p>L'engagement d'un Pacte Urbain peut résulter de différents maîtres d'ouvrage :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lorsqu'il s'agit de l'ouverture d'une zone à urbaniser, le pilotage du Pacte Urbain est réalisé par la Métropole ;</li> <li>- lorsqu'il s'agit de la mise en place d'une offre de service, Tisséo Collectivités est alors à l'initiative du Pacte Urbain.</li> </ul> <p>Le Pacte Urbain ne devient exécutif qu'après signature des partenaires parties prenantes de l'élaboration du document et suite aux délibérations de la Collectivité et de Tisséo Collectivités.</p> <p>Les zones d'urbanisation futures inscrites au PLUi-H peuvent être ouvertes, lorsqu'elles sont couvertes par un périmètre de cohérence urbanisme/ transport, dans deux cas de figure :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• soit en totalité, lorsque le Pacte Urbain est signé ou en cours de réalisation ; auquel cas, le document d'urbanisme est modifié pour tenir compte du scénario « cible » et de la programmation envisagée ;</li> <li>• soit partiellement, à hauteur de 20 % de la possibilité de construire fixée par les pixels du SCoT, si le Pacte Urbain n'est pas réalisé.</li> </ul> <p>Si la ligne de transport en commun traverse une zone déjà ouverte à l'urbanisation amenée à être densifiée, il n'est plus besoin de la justifier au regard d'un contrat d'axe ou d'un pacte urbain déjà signé. Pour mémoire, chaque ouverture de zone à l'urbanisation fait l'objet d'une programmation au sein d'une OAP.</p>

R  
E  
L  
I  
E  
RP  
L  
U  
i  
H

Les périmètres de cohérence urbanisme/transport en commun du SCoT ne font pas tous l'objet d'un contrat d'axe ou d'un pacte urbain car certains territoires sont déjà entièrement ouverts à l'urbanisation. Il s'agit des périmètres n°1 (desserte du territoire par TCSP sur M820), n°4 (desserte par Linéo 9), n°12 (Linéo 5), n°17 (Linéo 3 Tournefeuille), n°26 (Brax), n°26 (Pibrac), n°26 (Colomiers), n°27 (Gare Toulouse Arènes / Colomiers).

Certains périmètres de cohérence urbanisme/transports sont couverts par un pacte urbain (ou contrat d'axe), une étude sommaire ou une étude stratégique. Pour le Territoire de Toulouse Métropole, il s'agit des périmètres de cohérence urbanisme/transport du SCoT suivants :

- n°2 (Linéo 10) desservant les communes de Toulouse-Aucamville-Fenouillet-Fonbeauzard-Saint-Alban faisant l'objet d'un pacte urbain ;
- n°7 (LMSE) voie de bus en site propre, et support du Linéo 7, desservant les communes de Toulouse et de Saint-Orens-de-Gameville faisant l'objet d'un pacte urbain ;
- n°8 (RD2 Saint-Orens), desservant les communes de Toulouse et de Saint-Orens de Gameville, faisant l'objet d'un contrat d'axe ;
- n°13 (BUCSM Ecopole) desservant les communes de Toulouse, Cugnaux, Villeneuve-Tolosane et Frouzins faisant l'objet d'un contrat d'axe ;
- n°20 (Barquill) desservant les communes de Colomiers et de Cornebarrieu faisant l'objet d'une étude sommaire et d'un pacte urbain ;
- n°21 (PEX et M902) desservant les communes d'Aussonne, Beauzelle, Seilh et Blagnac faisant l'objet d'un contrat d'axe ;
- n°14 (BUCSM phase1), n°15 (BUCSM phase 2), n°16 (BUCSM M924) desservant les communes de Toulouse, Cugnaux, Villeneuve-Tolosane, Tournefeuille et Frouzins (hors métropole). Ces trois périmètres ont fait l'objet d'une étude globale appelée étude stratégique cohérence Urbanisme/Mobilités. Il est également précisé que le périmètre n°15 avait fait l'objet d'une étude sommaire pour l'ouverture à l'urbanisation des secteurs de Densus Petit Sendé à Villeneuve-Tolosane (réalisé), de Montole à Cugnaux (secteur abandonné), et de de Pé d'Estèbe à l'interface de ces deux mêmes communes (en cours de réalisation).
- n°19 (gare) desservant les communes de Léguevin, Colomiers et Pibrac faisant l'objet d'une étude sommaire.

En outre la future ligne de métro Ligne C desservant les communes de Toulouse, Colomiers et Labège a également fait l'objet d'un pacte urbain.

Le périmètre de cohérence urbanisme/transport du SCoT n° 3 a fait l'objet d'un contrat d'axe puis d'un pacte urbain autour du projet de Boulevard Urbain Nord. Compte tenu de l'annulation de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) emportant mise en compatibilité permettant la réalisation de cette infrastructure, le Pacte urbain n'a plus d'effet.

Les périmètres de cohérence urbanisme/transport en commun du SCoT n°5 et 6 s'appuient sur le projet de LUBE pour la desserte des communes de L'Union, Balma, Pin-Balma et Quint-Fonsegrives. Ce projet n'est pas programmé /financé à échéance du PLUi-H et ne peut faire l'objet d'un pacte urbain.

Enfin, les périmètres de cohérence urbanisme/transport en commun n°9, 10, 11 et 18 sont situés hors du périmètre de Toulouse Métropole.

### **Analyse des zones ouvertes à l'urbanisation dans les périmètre de cohérence urbanisme/transport du SCOT**

#### **1/ Périmètre de cohérence urbanisme / transport du SCoT n°3**

L'annulation de la déclaration d'Utilité Publique (DUP) du Boulevard Urbain Nord conduit de fait à ce que le périmètre de cohérence urbanisme transport n° 3 défini par le SCOT ne permette pas la réalisation d'un pacte urbain s'appuyant sur cette infrastructure.

Toutefois les secteurs ouverts à l'urbanisation répondent au principe de cohérence urbanisme transport en bénéficiant d'une desserte en transport existante ou future adaptée à l'accueil attendu et respectent l'ensemble des prescriptions du SCOT relatives au développement par extension.

- **Secteur de Paléficat (Toulouse) :**

La mise en service d'une voie en site propre depuis le terminus de la ligne B du métro (Borderouge) sur la section « boulevard Netwiller / Chemin de Virebent » à Toulouse est effective depuis décembre 2016. Deux lignes de bus (lignes 33 et 42) empruntent actuellement cette structure en site propre pour desservir le secteur de Paléficat à Toulouse, puis, sur voie non aménagée, le centre-ville de Launaguet.

Avec l'ouverture à l'urbanisation de la ZAC de Paléficat, une augmentation de la fréquence des bus est à l'étude. A terme, la mise en service d'un Linéo est envisagée par Tisséo Collectivités pour desservir ce site.

- **Secteur Centre-ville (Launaguet) :**

L'ouverture à l'urbanisation de terrains situés en centre-ville de Launaguet se fera à l'occasion d'une future évolution du document d'urbanisme. A ce jour, le centre-ville de Launaguet est d'ores et déjà desservi par la ligne de bus n°60. Les réflexions sur la cohérence de l'offre de service en transport en commun au regard de l'accueil attendu seront menées de manière concertée entre Tisséo, Toulouse Métropole et la Commune.

- **Secteurs de Naucou et Camilong (Castelginest)**

Ces 2 secteurs ouverts à l'urbanisation dans le PLUi-H sont à dominante d'habitat, le secteur de Naucou ayant vocation en outre à accueillir des équipements publics.

Le secteur Camilong est desservi par la ligne de bus 113 existante. Les aménagements nécessaires à la sécurisation des accès ainsi que les réflexions sur la cohérence de l'offre de service en transport en commun au regard de l'accueil attendu seront envisagés de manière concertée entre Tisséo, Toulouse Métropole et la Commune.

Le secteur de Naucou pourra être desservi à proximité par un nouvel itinéraire de la ligne de bus 113 actuellement à l'étude sur la route de Pechbonnieu avec la réalisation d'un arrêt à l'intersection entre la route de Pechbonnieu et le chemin de Daran. Les aménagements nécessaires à la sécurisation des accès depuis la zone de Naucou ainsi que les réflexions sur la cohérence de l'offre de service en transport en commun au regard de l'accueil attendu seront envisagés de manière concertée entre Tisséo, Toulouse Métropole et la Commune.

- **Secteur de la Saudrine (Gratentour) :**

L'extension de la zone économique existante de la Saudrine vise à améliorer les conditions d'accueil et de développement des entreprises sur ce secteur.

Ce secteur est desservi par la ligne de bus n°33. Les aménagements nécessaires à la sécurisation des accès ainsi que les réflexions sur la cohérence de l'offre de service en transport en commun au regard de l'accueil attendu seront envisagés de manière concertée entre Tisséo, Toulouse Métropole et la Commune.

## **2/ Périmètre de cohérence urbanisme / transport du SCOT n°5**

Le secteur de cohérence urbanisme/transport du SCOT n° 5 s'appuie sur le projet de Liaison Urbaine de Balma Est (LUBE), qui n'est ni programmée/financée à horizon 2035.

Toutefois, les secteurs ouverts à l'urbanisation répondent au principe de cohérence urbanisme transport en bénéficiant d'une desserte en transport existante ou future adaptée à l'accueil attendu et respectent l'ensemble des prescriptions du SCOT relatives au développement par extension.

- **Secteur de Balma-Gramont (Balma) :**

La ZAC de Balma-Gramont, ayant vocation à accueillir des logements, des activités économiques et des équipements publics, est déjà desservie par les transports en commun. Elle est connectée depuis le terminus de la ligne B du Métro et par les lignes de bus n°20, 68 et 101.

En outre, avec l'aménagement programmé de la voirie pour le passage du Réseau Express Vélo (REV) sur la RM112, une amélioration des conditions de circulation pour le réseau bus est envisagée, ce qui permettra d'augmenter les fréquences de passage des bus sur ce site, en concertation entre Tisséo, Toulouse Métropole et la Commune.

**3/ Périmètre de cohérence urbanisme/transport du SCoT n°7**

- **Secteur de Malepère-Marcaissone (Toulouse) :**

L'ouverture à l'urbanisation de la zone fait déjà l'objet d'un pacte urbain. Le secteur de Malepère-Marcaissone est desservi par la liaison multimodale sud-est (LMSE) en service, support du Linéo 7.

**4/ Périmètre de cohérence urbanisme/transport du SCoT n°8 : RD2 Sud**

- **Secteur de Tucard (Saint-Orens-de-Gameville) :**

Le secteur de Tucard fait déjà l'objet d'un Pacte urbain. Il sera desservi par le futur Linéo 7 dont la mise en service est prévue en 2025. Le niveau de fréquence de desserte du site sera donc suffisamment performant pour permettre l'ouverture à l'urbanisation de cette zone.

**5/ Périmètres de cohérence urbanisme/transport du SCoT n°15 et 16 :**

- **Secteur de Pé d'Estèbe – Belle Enseigne (Villeneuve-Tolosane/Cugnaux) :**

L'ouverture à l'urbanisation du secteur Pé d'Estèbe-Belle Enseigne, sur les communes de Cugnaux et Villeneuve-Tolosane, a fait l'objet d'une étude sommaire mais a également été intégré à l'étude stratégique cohérence Urbanisme/Mobilités des communes de Cugnaux, Frouzins, Toulouse, Tournefeuille et Villeneuve-Tolosane. Cette étude concerne une desserte fréquentée de ces deux communes par le Linéo 11, actuellement en service, et un rabattement vers le terminus de la Ligne B à Basso Cambo, via le site propre du Boulevard Urbain du canal de Saint-Martory (ex-VCSM).

- **Secteur de Hautpouls – Route de Tournefeuille (Cugnaux) :**

Le secteur de Hautpouls – Route de Tournefeuille est intégré au périmètre de cohérence Urbanisme/Mobilités N°15 qui s'appuie sur le projet de Boulevard Urbain du Canal de Saint Martory (BUCSM) non programmé/financé à horizon 2035.

La zone de Hautpouls a vocation à accueillir un groupe scolaire, un collège ainsi que les équipements sportifs et une cuisine centrale intercommunale. Le secteur n'est pas desservi par les transports en commun mais prévoit les aménagements permettant la desserte par les transports scolaires et par le réseau REV (ligne 14).

**6/ Zone de cohérence urbanisme / transport du SCoT n°20**

- **Secteur de Barquil (Cornebarrieu) :**

Ce secteur est couvert par un pacte urbain.

Il est desservi par la ligne de bus n°75. Les aménagements de la RM63 nécessaires à la sécurisation des accès ainsi que les réflexions sur la cohérence de l'offre de service en transport en commun au regard de l'accueil attendu seront envisagés de manière concertée entre Tisséo, Toulouse Métropole et la Commune.

**→ Compatibilité du POA pour l'Habitat**

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

## **1\_F\_2 : COMPATIBILITÉ AVEC LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU APPROUVÉ LE 17 OCTOBRE 2012)**

---

*Le présent chapitre vise à démontrer la compatibilité du PLUi-H avec le Plan de Déplacement Urbain (PDU) en vigueur, approuvé le 17 octobre 2012 en raison de l'annulation du Plan de Déplacements Urbains approuvé en 2018.*

*L'analyse de cette compatibilité s'entend comme un principe de non-contrariété avec les orientations du PDU.*

*L'analyse est structurée en reprenant les orientations du PDU et leur déclinaison thématique.*

*Il est important de signaler que si le PLUi-H est bien compatible avec le PDU en vigueur, la démarche s'est appuyée sur les projets envisagés dans la temporalité du PLUi-H connus à ce jour :*

- les transports en commun dont le réseau ferré, programmés et financés, avec la prise en compte de deux périodes : 2025-2030 puis 2030-2035 dans l'optique de concilier urbanisation et desserte effective en transports en commun ;*
- le Réseau Express Vélo projeté (REV) ;*
- les aménagements de voirie ou projet de voiries nouvelles.*

*Le PLUi-H aura en outre vocation à évoluer en cohérence avec le futur projet mobilité prescrit par le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine, le 7 février 2024.*

## **P** Vers une politique globale des déplacements » : **D** une politique globale de déplacements, fondée sur **U** une approche multimodale

Les orientations du Plan de Déplacements Urbains (PDU) révisé, à décliner par territoires géographiques fonctionnels de l'agglomération toulousaine et par commune du périmètre de révision du PDU, sont :

- La maîtrise des déplacements mécanisés par une cohérence Urbanisme / Transports, en s'inscrivant dans une dynamique de densification le long des axes supports de transports en commun et aux abords des pôles d'échanges et en contrôlant l'étalement urbain.
- La maîtrise du trafic automobile, dans un contexte de forte croissance urbaine de l'agglomération.
- Le développement de l'usage des transports collectifs, dans une logique d'intermodalité.
- Le développement des moyens de déplacements économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied.
- L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport.
- La mise en place, à l'échelle de l'agglomération, d'une politique globale de stationnement comme l'un des leviers d'un report modal de la voiture vers les transports en commun notamment.
- La réduction du nombre de tués et de blessés graves dans les accidents de circulation, notamment les modes doux.
- Le soutien au développement de l'autopartage et du covoiturage.
- L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à élaborer des PDE.
- La prise en compte de la logistique urbaine, avec notamment la création d'espaces de redistribution des marchandises et la mise en place d'itinéraires dédiés aux marchandises
- L'évolution des tarifications intermodales et combinées, ou spécifiques à certaines catégories d'usagers, notamment les jeunes.
- La mise en œuvre de Schémas d'accessibilité des réseaux de transports et de la voirie et des aménagements des espaces publics.

Comme indiqué en préambule du PADD, le fil conducteur de la construction d'un « Axe 2 : Offrir un cadre de vie désirable dans une métropole des courtes distances » se base sur l'amplification de la

dynamique de renouvellement et de recomposition de la ville pour assurer un développement répondant 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. »

Ainsi, l'orientation 2.1 du PADD consacre tout un chapitre sur le renforcement du lien entre urbanisme-mobilité : « Principe fort du projet d'aménagement de la métropole, la cohérence urbanisme-mobilité correspond à l'adéquation entre le développement urbain et les dessertes en transport en commun. Les territoires de cohérence urbanisme-mobilité correspondent au réseau structurant de transport en commun, c'est-à-dire les axes existants et en projet de métro, tram, train, téléphérique et Linéo. »

Cette orientation est traduite en trois axes principaux :

- en s'adossant au réseau de transports collectifs pour développer l'urbanisation (2.1.1) :

- accueillir en priorité les habitants dans le tissu urbain situé au contact de la desserte en transport en commun performante actuelle ou future en favorisant l'intensification urbaine  
- 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

- maîtriser le développement urbains dans les secteurs difficiles à desservir en transport en commun,  
- conforter le réseau structurant : développement du métro, du réseau de bus Linéo, recherche de complémentarité avec le réseau ferré  
- mettre en œuvre des aménagements ferroviaires du Nord Toulousain (projet AFNT) entre Saint-Jory et Toulouse  
- s'engager dans une vision prospective en assurant le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain de type « Réseau Express Régional - Service Express Métropolitain » (SERM)  
- améliorer l'accessibilité en transport en commun des grandes zones d'emplois et des projets majeurs en termes de rayonnement et de densité d'emploi (Grand Matabiau Quais d'Oc, Toulouse Aerospace, etc.)  
- améliorer la mobilité des habitants et usagers de la métropole,  
- améliorer les pratiques intermodales par une recherche de complémentarité entre les différents réseaux de transport alternatifs à la voiture individuelle et par des aménagements renforçant le report modal.

- en favorisant le développement des mobilités actives (2.1.2) :

- rechercher la complémentarité entre les différents réseaux de transport alternatifs à la voiture individuelle et par des aménagements renforçant le report modal  
- constituer un maillage d'itinéraires piétons et cyclables lisibles, continus et sécurisés  
- favoriser les liaisons douces depuis, entre et au sein des centralités et des zones d'emplois et en recherchant la perméabilité des îlots pour réduire les distances. Le Réseau express vélo (REV) constituera l'armature principale de ce maillage d'itinéraires cycles.  
- favoriser le report modal vers les vélos par une amélioration de l'offre et de la qualité de stationnement sécurisé pour les cycles  
- développer des solutions co-construites par les entreprises (Plan de Mobilité Employeur).

- en accompagnant l'émergence des nouveaux comportements (2.1.3) :

- hiérarchiser et optimiser le réseau de voiries  
- accompagner l'évolution du parc automobile vers des véhicules électriques  
- lutter contre l'autosolisme, favoriser les pratiques alternatives à la voiture individuelle : covoiturage, autopartage, etc.

P D U	P L U i H	<p>- diminuer de manière très sensible le recours à l'automobile pour effectuer les déplacements domicile-travail : « Le PLUi-H vise donc à ce niveau 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. »</p> <p>- engager des démarches de mutualisation et de foisonnement de l'offre en stationnement, quand cela est possible, afin de réduire la consommation d'espace.</p> <p>- engager la mutation ou la désimperméabilisation des aires de stationnement les plus propices.</p>
		<p>Ces objectifs sont traduits réglementairement à travers le zonage : formes urbaines et densités en cohérence avec la desserte en transports en commun, emplacements réservés ou servitudes d'équipement public pour des projets de mobilité, à travers l'OAP Qualité Environnementale avec par exemple les principes de perméabilité des îlots urbains pour favoriser l'accès aux arrêts de transports en commun mais également à travers le règlement écrit relatif aux règles de stationnement vélos par exemple.</p>
<p><b>La déclinaison thématique des orientations :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A – Limiter les nuisances et pollutions, améliorer la sécurité et le cadre de vie.</li> <li>• B – Mieux articuler transports et urbanisme.</li> <li>• C – Répondre aux enjeux de desserte TC des territoires.</li> <li>• E – Favoriser la pratique de la marche et l'usage du vélo.</li> <li>• F – Maîtriser l'usage de la voiture.</li> <li>• I – Développer l'intermodalité.</li> </ul> <p><i>Les autres orientations thématiques (D « Accompagner les usagers des TC dans leurs déplacements », G « Prendre en compte la logistique urbaine », H « Répondre aux enjeux de déplacements liés au travail ») ne relèvent pas des champs d'intervention du PLUi-H.</i></p>		
P L U i H		<p><b>- A – Limiter les nuisances et pollutions, améliorer la sécurité et le cadre de vie</b></p> <p>De manière générale, en favorisant la proximité, la mixité fonctionnelle et l'usage de modes alternatifs à la voiture, le PLUi-H contribue à réduire les nuisances et les pollutions. Il vise aussi à protéger les populations contre les nuisances en instaurant par exemple une zone de multiexposition où l'habitat et les établissements sensibles sont interdits ou une zone de vigilance où les dispositions constructives indiquées dans l'OAP Qualité Environnementale devront être mises en œuvre.</p> <p><b>- B – Mieux articuler transports et urbanisme</b></p> <p>Au-delà du parti d'aménagement global détaillé dans le PADD et traduit à travers le POA et le zonage, le PLUi-H instaure un seuil minimal de densité (SMD) au titre de l'article L.151-26 du Code de l'urbanisme. Le SMD s'applique dans des zones d'influence de transport en commun structurants et permet d'agir comme levier d'action pour favoriser l'accueil de population autour de sites bien desservis en transports en commun.</p> <p>Le livret 1_F du rapport de présentation, relatif à la compatibilité du PLUi-H avec le SCoT détaille les conditions d'ouverture à l'urbanisation des zones dans les périmètres de cohérence urbanisme mobilité définies au SCOT.</p> <p><b>- C – Répondre aux enjeux de desserte TC des territoires</b></p> <p>Toulouse Métropole s'engage au travers des grands projets de développement de transports en commun suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ La Ligne à Grande Vitesse Paris – Bordeaux – Toulouse : cette ligne est accompagnée par le projet d'aménagement Grand Matabiau Quais d'Oc qui restructurera à horizon 2032, la gare Matabiau et ses abords, renforçant les transports urbains et sur rail depuis ce pôle d'échanges multimodal.</li> <li>◦ La création d'une 3ème ligne de métro (Ligne C) : sa mise en service, prévue fin 2028,</li> </ul>

permettra de relier Colomiers à Labège « La Cadène ». Cette ligne de 27 km desservira le quartier gare de Colomiers, les grands pôles économiques liés à l'aéronautique, l'aéroport international de Toulouse-Blagnac via une desserte Express Aéroport (LAE) – actuelle ligne de tramway T2, la gare de Toulouse Matabiau, le quartier de Montaudran (projet Toulouse Montaudran Aerospace) et la zone d'activités et commerciale de Labège.

◦ Le projet Aménagement Ferroviaire du Nord de Toulouse (AFNT) : il s'agit de la mise de 2 à 4 voies du réseau au Nord de Toulouse. L'augmentation de la capacité ferroviaire de la ligne Toulouse-Bordeaux sur les communes de Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds aura une incidence positive sur l'offre de service, par le cadencement des trains au quart d'heure en heures de pointe. Toulouse Métropole accompagne ces projets ferroviaires par l'aménagement des gares concernées. L'objectif est de répondre aux nouveaux besoins de desserte voyageurs TER du Nord toulousain et au-delà (Montauban, Brive, Agen), et de prendre en compte l'arrivée de la ligne à grande vitesse en gare de Toulouse-Matabiau.

◦ Le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) : si ce projet n'en est pas encore au stade opérationnel, il n'en demeure pas moins que Toulouse Métropole s'est engagée auprès de SNCF Réseau et de la Région Occitanie pour participer aux études de développement de l'offre ferroviaire. Les élargissements nécessaires à l'augmentation de l'offre ferroviaire seront traduits réglementairement dans une procédure dissociée de celle de l'élaboration du PLUI-H.

◦ Le Boulevard Urbain Nord (BUN) à Toulouse : le projet initial prévoyait de desservir le territoire Nord toulousain en reliant Bruguières à Toulouse sur une distance d'environ 11 km grâce à un couloir de bus en site propre. Un premier tronçon du BUN a été mis en service fin décembre 2016 entre le boulevard Netwiller et le chemin de Virebent à Toulouse, connecté au terminus de la ligne B du métro à Borderouge, à l'échangeur et au parking relais de Borderouge, permettant ainsi de délester la voirie du cœur toulousain par l'usage de la ligne B du métro. Toutefois, suite à l'annulation de la Déclaration d'Utilité Publique, le projet de BUN a été stoppé.

◦ Le Téléphérique (Téléo) : il s'agit d'une liaison par câble reliant l'Oncopôle, le CHU de Rangueil et l'université Paul Sabatier répondant aux besoins en déplacements au Sud de la ville de Toulouse. Ce téléphérique permet de parcourir environ 3 km en moins de 10 mn et comporte 14 cabines de 35 places, avec une capacité d'emport de 1500 personnes / heure dans chaque sens.

◦ La desserte du MEETT (Parc des Expositions et Centre de Conventions et de Congrès de Toulouse Métropole) : le MEETT est desservi par le tram Ligne 1 qui relie le Palais de Justice au site Aéroconstellation, soit environ 14 km de Toulouse à Beauzelle. Cette ligne de tram conforte la desserte du territoire nord-ouest toulousain.

◦ La mise en place de lignes Linéo : 13 lignes de bus à haut niveau de service à horizon 2025 dont 10 déjà en service, avec une fréquence, en semaine, en heure de point de 7 à 12 mn et en heure creuse de 12 mn :

- L1 - Sept-Deniers / Salvador Dali - Fonsegrives Entière.
- L2 - Arènes / Colomiers - Lycée international.
- L3 - Arènes / Tournefeuille / Plaisance Monestié.
- L4 - Basso Cambo / Empalot.
- L5 - Empalot / Langlade Oncopole / Portet-sur-Garonne - gare SNCF.
- L6 - Ramonville / Castanet-Tolosan (hors territoire métropolitain).
- L7 - Université Paul Sabatier / Saint-Orens – lycée.
- L8 - Marengo-SNCF / Gonin.
- L9 - L'Union Grande Halle / Saint-Orens - Centre commercial.
- L10 – La Vache / Fenouillet Centre commercial - Entrée Nord.
- L11 – Basso Cambo – Ligne A / Frouzins.
- L12 – Borderouge : Rangueil.
- L14 – Marengo SNCF / Basso Cambo.

Les sursis à statuer instaurés par Tisséo Collectivités (périmètres d'opportunité) pour assurer la faisabilité de certains tracés (Linéo, Ligne C du métro, etc.) sont annexés au PLUI-H.

## - D – Favoriser la pratique de la marche et l'usage du vélo

Le Plan Vélo permet la mise du Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération (SDCA) qui vise trois

<b>P D U</b>	<b>P L U i H</b>	<p>objectifs en matière de développement de la pratique du vélo :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ sécuriser les déplacements en renforçant la continuité des itinéraires ;</li> <li>◦ augmenter la part modale du vélo ;</li> <li>◦ accompagner les utilisateurs.</li> </ul> <p>Il est traduit réglementairement au PLUi-H par des emplacements réservés ou des servitudes pour équipements publics lorsque nécessaire.</p> <p>Le Réseau Express Vélo (REV), en cours de réalisation, couvrira près de 440 kilomètres, dont 290 km à Toulouse Métropole d'ici 2030. Certains tracés du REV seront traduits par des ER ou des SEP au fur et à mesure de l'avancement des études et de l'identification des besoins.</p> <p>14 lignes sécurisées, lisibles et continues sont ainsi réservées aux vélos, déclinées en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 lignes circulaires : l'une autour du centre-ville toulousain élargi, l'autre autour de Toulouse ;</li> <li>- 12 lignes traversantes qui desservent les principales centralités urbaines, les grandes zones économiques, les équipements publics d'intérêt métropolitain, les pôles d'échanges multimodaux du réseau structurant de transports en commun.</li> </ul>
		<p>Le REV ne remplace pas le réseau cyclable existant de l'agglomération toulousaine mais le complète par des lignes continues et sécurisées.</p> <p>Toulouse Métropole a par ailleurs développé un système automatisé de location de vélos disponible 7j/7 et 24h/24 : VélÔToulouse. Les stations sont distantes de 200 à 300 m et situées à proximité des stations de métro, des arrêts de bus, des universités, des commerces et des administrations. Elles tendront à se développer dans les communes de première couronne.</p> <p>Au niveau réglementaire, les modes actifs trouvent une traduction par le biais des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) à l'échelle de l'îlot.</p> <p>Pour favoriser l'usage du vélo, les normes de stationnement pour les deux-roues non motorisés ont été développées pour chacune des destinations du Code de l'urbanisme. Ces normes viennent donc compléter toutes les actions déjà mises en place par la Métropole en matière de déplacements alternatifs à l'automobile.</p> <p>L'OAP Qualité Environnementale, par sa fiche mobilité intitulée « La promotion des mobilités actives et du report modal » imposera également en termes de compatibilité les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rendre la ville plus "marchable" en favorisant la perméabilité des grands tènements fonciers ou des îlots en mutation en créant un maillage modes actifs rendant les parcours plus courts et plus attractifs, notamment vers les transports en commun, et les centralités et équipements.</li> <li>• L'adaptation de la largeur des cheminements piétons à la dimension du projet (hauteur du bâti, nombre de logements et d'emplois ...) pour assurer le confort d'usage des modes actifs. Leur végétalisation/plantation d'arbres est souhaitable pour contribuer à lutter contre les îlots de chaleur et inciter au report modal même en cas de fortes chaleurs.</li> <li>• L'anticipation des doubles-sens cycles dans les voies à sens unique en prévoyant une largeur suffisante pour assurer le contresens en toute sécurité (1.50m) dans le cadre de projets d'aménagement ou de projets de renouvellement urbain.</li> <li>• La volonté de systématiser les accroches sécurisées de fixation des deux-roues dans les projets de construction, y compris à destination des visiteurs.</li> <li>• L'anticipation de l'évolution des comportements en prévoyant des emplacements matérialisés pour le stationnement des vélos cargo ainsi que des accroches adaptées à ce type de véhicules.</li> </ul> <p>Cette fiche de l'OAP Qualité Environnementale a donc vocation à compléter les dispositions réglementaires en faveur des modes actifs.</p> <p><b>- E - Maîtriser l'usage de la voiture</b></p> <p>Toulouse Métropole a mis en place un plan de circulation adapté aux caractéristiques urbaines de chaque commune. Ces plans de circulation ne peuvent être traduits réglementairement au PLUi-H.</p> <p>Au regard de la gestion du stationnement, et afin de réduire l'usage de la voiture dans un objectif d'amélioration de la qualité de l'air, le règlement du PLUi-H a déterminé 4 secteurs de stationnement dans la Métropole. Ces secteurs ont été définis à partir des lignes de transport en commun structurants dont la qualité de desserte permet la mise en place de mesures réglementaires spécifiques. Les normes de stationnement ont été harmonisées en prenant en compte la spécificité des territoires. Le livret 1D_1D2_Partie1 détaille ces traductions réglementaires au chapitre II_F: « Les outils de la cohérence urbanisme/mobilité (densité minimale, secteurs de stationnement...) ».</p>

Pour favoriser les navettes « domicile-travail » en transports en commun, des normes plafond de stationnement ont été introduites pour la destination « bureau » et la possibilité de mutualiser les parcs de stationnement a été introduite au règlement écrit du PLUi-H.

La possibilité de foisonner les places de stationnement a également été introduite au règlement écrit du PLUi-H. Ainsi, dans le cas d'opérations complexes développant diverses destinations dans les opérations maîtrisées par Toulouse Métropole, les normes pourront être adaptées et réduites en fonction des besoins en stationnement non simultanés.

Le règlement écrit du PLUi-H impose également, dans le cadre des constructions nouvelles de logements collectifs, l'équipement de l'immeuble avec des fourreaux permettant le rechargement électrique des voitures.

Concernant le réseau routier et les projets identifiés dans le PDU, le PLUi-H ne les obèrent pas et il traduit ceux dont les études sont suffisamment avancées et programmés/financés avant 2035 en ER ou SEP.

D'autres actions permettent de maîtriser l'usage de la voiture mais n'ont pas vocation à être traduits réglementairement par le PLUi-H. Citons par exemple les actions suivantes pilotées ou co-construites avec Toulouse Métropole :

- L'autopartage avec les services Citiz et Mobilize : Citiz et Mobilize mettent à disposition plus de 150 véhicules en autopartage, dont 52 stations pour l'autopartage « en boucle » sur voirie (c'est-à-dire avec retour du véhicule à la station de départ), une dizaine de véhicule dans les parkings en ouvrage de la Ville de Toulouse et 11 stations dans les parkings-relais de Tisséo (ligne A, ligne B, téléphérique) ou dans certains parkings aux abords de Linéo.

- Tisséo a lancé en janvier 2024 son service de covoiturage avec la plateforme Covoitéo gérée par Karos. Toulouse Métropole et Tisséo développent, par le biais d'un plan d'actions pluriannuel défini en juin 2021, des aires de covoiturage, des arrêts, et des places de covoiturage au sein de la Métropole, ainsi qu'avec d'autres partenaires.

- Toulouse Métropole a réalisé son Schéma Directeur de développement des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE), document déposé en Préfecture le 19 février 2024. Depuis 2015, Toulouse Métropole déploie le réseau de bornes de recharge Révéo. En 2019, Toulouse Métropole, lauréat du Programme VILAGIL, a mis en place le réseau « Alizé ».

Ces services ont été conçus comme une offre complémentaire à celle des transports en commun.

Enfin, depuis le 1er janvier 2024, la quasi totalité de la commune de Toulouse impose une limitation de vitesse des véhicules motorisés à 30 km/h (à l'exception des « pénétrantes » qui restent limitées à 50 km/h), ce qui non seulement permet d'augmenter la sécurité routière, mais également, devrait drastiquement faire baisser le taux d'émission de gaz à effet de serre, et donc avoir un impact positif sur la santé des habitants de la Métropole.

## - F - Développer l'intermodalité

L'intermodalité trouvera une traduction dans la mise en œuvre des études en cours, notamment celles liées à la réalisation de la 3ème ligne de métro (ligne C) et dans l'aménagement des pôles multimodaux de Matabiau, de Saint-Cyprien/Arènes, de Basso Cambo à Toulouse, des gares de Colomiers ou de Saint-Jory et des gares qui seront réaménagées pour la mise en œuvre des AFNT ou du fréquentement de la ligne Toulouse/Brax-Léguevin dans le cadre du SERM.

Cette mise en œuvre est généralement explicitée dans les études d'impact de ces projets, lorsque ceux-ci ont déjà fait l'objet de procédures. Des ER ou des SEP ainsi que des zonages appropriés aux enjeux traduisent le développement des espaces publics et cette volonté de promouvoir l'intermodalité, par exemple, par la mise en place, au niveau réglementaire, d'une hauteur et d'une emprise au sol suffisantes dans les zones concernées, permettant la création de parkings-silo.

L'intermodalité est également traduite dans la possibilité de se déplacer avec son vélo ou son engin de déplacement personnel (trottinette, par exemple) dans les différents transports en commun de la Métropole, suivant certaines conditions ou horaires : métro/bus (engin pliable), tramway (suivant horaire), Téléo (1 engin par cabine), SNCF (service dédié/wagons spécifiques).

## **1\_F\_3 : COMPATIBILITÉ AVEC LE PCAET (PCAET de 2018)**

---

Toulouse Métropole a adopté son PCAET le 28 juin 2018 et a actualisé son programme d'action en 2022. Le PLUi-H est compatible avec ce nouveau PCAET et plus particulièrement avec sa stratégie à horizon 2030 dont la compatibilité est analysée ci-après.

## Axe 1 : Assurer le bien vivre dans l'éco-métropole : amplifier massivement l'action sur la rénovation des logements et la qualité des aménagements

<b>P L U i H</b>	<b>PADD</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Faire de la Trame Verte et Bleue un élément fondateur du projet Métropolitain.</li> <li>→ Maintenir une agriculture durable en proximité pour garantir le lien des habitants à leur alimentation.</li> <li>→ Préserver des sols vivants et concourir à la préservation des sols sur l'ensemble du territoire en s'engageant vers plus de sobriété foncière.</li> <li>→ Prendre en compte la vulnérabilité et la santé dans le projet d'aménagement.</li> <li>→ Offrir aux habitants un haut niveau de qualité urbaine et environnementale.</li> <li>→ Offrir à chacun de bonnes conditions d'habitat.</li> <li>→ Réduire de 50 % la consommation planifiée d'ENAF par rapport à la consommation observée sur les dix années précédant l'arrêt du PLUi-H.</li> <li>→ Accueillir plus de 75 % des logements au sein de l'enveloppe urbaine.</li> </ul>
<b>P L U i H</b>	<b>Règlement / OAP</b>	<p>La lutte contre l'étalement urbain et la réduction de la consommation d'Espace Naturel Agricole et Forestier (ENAF) est au cœur du projet de PLUi-H qui mobilise des ENAF uniquement pour répondre aux besoins non satisfaits dans les espaces urbanisés, suite à la réalisation d'une étude de densification des espaces urbanisés.</p> <p>Il s'agit d'un véritable changement de paradigme et le projet de PLUi-H dispose d'une enveloppe maximale de 480 ha d'ENAF pouvant être ouvert à l'urbanisation dans le PLUi-H.</p> <p>En outre, toute consommation d'ENAF fait l'objet d'une recherche d'optimisation du foncier par la définition d'une densité adaptée selon les territoires et la vocation des constructions et à également fait l'objet d'une analyse multicritères afin de privilégier la proximité des aménités urbaines et l'impact moindre sur les espaces à enjeux environnementaux et agricoles.</p> <p>Ainsi, la consommation planifiée d'ENAF totale dans le zonage est d'environ 378 ha. Les procédures d'évolution ultérieures du PLUi-H pourront en outre traduire une consommation planifiée supplémentaire pour répondre à des besoins non traduits à ce jour, comme certains projets infrastructures ou d'équipements par exemple, tout en restant dans la limite de l'objectif fixé par le PADD, c'est à dire 480 ha.</p> <p>La qualité urbaine et environnementale des constructions est également un volet essentiel du PLUi-H et les outils y contribuant sont nombreux.</p> <p>En terme de qualité des formes urbaines, les différents types de zones urbaines (UM1 à UM10) et d'étiquettes associées dans le zonage permettent de traduire toute la diversité souhaitée en matière de morphologie urbaine : implantation par rapport aux voies et aux limites séparatives, hauteur, coefficient d'espace de pleine terre, coefficient d'emprise au sol. A ce titre, le coefficient d'espace de pleine terre a été augmenté dès que possible sans forcément réduire le coefficient d'emprise au sol maximum, dans une logique de réduction autant que possible des espaces libres imperméabilisés. En outre, l'utilisation de zones urbaines prévoyant une bande de constructibilité principale a été utilisée dans les contextes où le renouvellement urbain est souhaité afin de protéger ou générer des cœurs d'îlots verts.</p> <p>Le règlement du PLUi-H dispose également d'un corpus de dispositions relatives à l'adaptation des règles au contexte urbain et paysager existant et projeté, dans une logique d'urbanisme de projet.</p> <p>En terme de préservation du patrimoine végétal et bâti ainsi que des cœurs d'îlots verts,</p>

<b>P L U i H</b>	<b>Règlement / OAP</b>	<p>le PLUi-H agit à la fois par des outils sur le plan de zonage mais aussi par des dispositions dans le règlement écrit qui exigent un inventaire des arbres existants pour les opérations d'ensemble ou encore des mesures visant à protéger les arbres en phase de chantier.</p> <p>La qualité des espaces publics est également traitée dans le PLUi-H à travers la préservation du patrimoine végétal sur ces espaces mais aussi en matière de conception bioclimatique et de confort d'usage des modes actifs dans l'OAP Qualité Environnementale.</p> <p>En matière de conception bioclimatique et de performance énergétique des constructions, le PLUi-H dispose en outre d'un volet ambitieux en intégrant des règles pour favoriser la conception bioclimatique des constructions neuves dans une logique de confort d'usage pendant la saison estivale : logements traversants, protection solaires des ouvertures vitrées, albédo des revêtements de surface et de toiture, etc. Il met également en œuvre un Secteur de Performances Énergétiques Renforcées (SPER) pour l'habitat collectif neuf afin de renforcer les normes de la Réglementation Environnementale 2020 sur l'isolation et la production d'énergie renouvelable tout en encadrant la bonne insertion paysagère et techniques des dispositifs de production d'énergie dans l'OAP Qualité environnementale. Enfin, le PLUi-H fixe des orientations dans l'OAP Qualité Environnementale pour favoriser la rénovation énergétique des constructions de manière globale et performante. Il s'agit pour toute intervention sur les constructions existantes, d'étudier l'intégration de travaux de rénovation énergétique (audit énergétique, diagnostic énergétique global, etc.) et en une seule fois pour assurer la qualité globale de l'opération. L'OAP Qualité Environnementale prévoit également en cas de rénovation de constructions existantes de prendre en compte le confort d'été, de rechercher la conservation des logements traversants et un mode d'approvisionnement énergétique collectif s'ils existent déjà.</p> <p>Enfin, le PLUi-H s'est doté d'un certain nombre d'outils pour traduire les enjeux de santé et de vulnérabilité avec en premier lieu la création de secteurs impactés par la multi-exposition « air - bruit » aux abords des principaux axes routiers et qui implique l'interdiction d'un certain nombre de constructions tel que l'habitat afin de limiter l'exposition de la population à ces nuisances . L'OAP Qualité Environnementale vient en complémentarité pour compléter ces dispositions avec des orientations dans les secteurs dits « de vigilance » concernant ces nuisances.</p> <p>Au delà de l'intégration des différents plans de prévention liés aux risques mouvement de terrain, aux risques technologiques mais aussi aux risques d'inondation, le PLUi-H se veut novateur en intégrant la prise en compte du risque inondation par ruissellement à travers des orientations dans l'OAP Qualité Environnementale et dont la cartographie est intégrée dans le plan de zonage relatif aux risques et aux nuisances. Le PLUi-H préserve également les champs d'expansion des crues dans le zonage en les classant en zone A ou N.</p> <p>Enfin, le PLUi-H contribue à la lutte contre les îlots de chaleur urbain à travers la préservation des ENAF, des espaces de pleine terre, du patrimoine végétal mais aussi en s'assurant dans le règlement que les places de stationnement des parkings aériens soient semi-perméable et plantés d'arbres. En complément, l'OAP Qualité Environnementale oriente vers l'utilisation de revêtements de couleur clair et semi-perméable pour les espaces extérieurs privés non végétalisés.</p>
	<b>POA pour l'Habitat</b>	<p>En cohérence avec le PADD du PLUi-H et le PCEAT, et en complément des dispositions réglementaires et des préconisations inscrites dans l'OAP Qualité Environnementale, le POA pour l'habitat vise une massification de la rénovation globale et performante des logements existants, qu'ils soient publics ou privés, intégrant les énergies renouvelables et de récupération.</p> <p>Ainsi le POA prévoit des actions sur le parc privé existant qui visent conjointement la réduction des émissions de gaz à effet de serre, les économies de charges et la lutte contre la précarité énergétique, dans le cadre de dispositifs contractualisés avec l'Agence Nationale de l'Habitat (ANAH), en faveur des copropriétés en difficulté, des locataires et propriétaires à revenus modestes.</p>

P L U i H		<p>Le POA pour l'habitat intègre l'objectif fixé dans l'acte 2 du PCAET adopté en 2023 d'une rénovation énergétique de performante de 7500 logements par an dont 1500 logements locatifs sociaux. Il prévoit d'accompagner prioritairement l'éradication des passoires énergétiques étiquetées E, F ou G par les diagnostics de performance énergétiques dans le respect des disposition de la loi Climat et résilience qui interdit progressivement leur location d'ici 2034. Il développe un panel de mesures qui concernent le parc de logements privé comme le parc locatif social, allant du conseil et de l'accompagnement des habitants dans leur projet de travaux à la contribution au financement de ceux-ci.</p>
<p><b>Axe 2 : Favoriser l'éco-mobilité et faciliter les déplacements pour rendre du temps aux Métropolitains</b></p>		
P L U i H	PADD	<p><b>« Lien urbanisme-mobilité : Privilégier le développement de la ville sur elle-même, en renforçant le lien entre urbanisme-mobilités et équipements »</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Favoriser l'accessibilité de la Métropole par l'adaptation des réseaux de voirie et le développement de modes complémentaires à l'automobile que ce soient les transports en commune ou les modes doux.</li> <li>→ Développer prioritairement l'urbanisation à proximité de l'offre de transports collectifs existante ou projetée.</li> <li>→ Intensifier la ville, mais de manière qualitative, partagée avec les habitants, et en harmonie avec les caractéristiques du tissu urbain.</li> <li>→ Rechercher des cohérences entre l'investissement public et le projet urbain.</li> </ul> <p><b>« Mettre la multimodalité au cœur de l'organisation urbaine »</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Favoriser le développement des mobilités actives en complément des déplacements motorisés et favoriser le report modal à proximité des transports en communs structurants.</li> <li>→ Renforcer le recours à la marche à pied et au vélo.</li> <li>→ Organiser un meilleur partage de l'espace public, y compris de la logistique urbaine (réflexion de fond sur les équipements logistiques et plus globalement le trafic de marchandises) afin de limiter l'impact sur le cadre de vie, sans nuire à la vitalité économique du territoire.</li> <li>→ Accompagner l'émergence de nouveaux comportements et de nouvelles mobilités en renforçant la qualité des maillages.</li> </ul>
	Règlement / OAP	<p>Le PLUi-H s'attache en matière de mobilité, à favoriser les déplacements en transports en commun, à réduire les distances par la lutte contre l'étalement urbain et à développer les réseaux pour les modes actifs, par le report modal.</p> <p>Le PLUi-H offre les conditions favorables à la mise en œuvre des projet de transport en commun structurant en instaurant des emplacements réservés si nécessaires mais aussi et surtout en favorisant l'accueil d'habitants et d'emplois à proximité des ces transports.</p> <p>La mise en place de règles de stationnement spécifiques au sein de ces zones</p>

<b>P L U i H</b>		<p>d'influence de transports en commun ainsi que l'insertion du seuil minimal de densité qui implique que les projets de construction doivent atteindre au moins 50 % de la surface de plancher de l'unité foncière considérée, traduisent la volonté de Toulouse Métropole de libérer l'espace public, favoriser le report modal, de réduire ainsi la pollution liée aux flux de circulation et de préserver les espaces naturels agricoles et forestiers par la densification des espaces urbanisés déjà bien desservis.</p> <p>Concernant le stationnement des vélos, il est généralisé sur toute la métropole et pour toutes les destinations, hormis les exploitations agricoles ou forestières. En complément, l'OAP Qualité Environnementale fixe de orientations permettant de garantir la qualité des dessertes en mode doux.</p> <p>Enfin, en termes de réduction de consommation de l'espace et d'accompagnement au changement, certaines opérations d'aménagement ont la possibilité non seulement de mutualiser leurs places de stationnement par la création de parkings communs tels que les parkings – silo mais également de réduire le nombre de places en fonction du foisonnement des destinations autorisées dans les secteurs aménagés. Ces possibilités sont ouvertes sur l'ensemble de la Métropole, dans le cadre d'aménagements urbains maîtrisés et encouragent à réduire la place de la voiture dans les espaces les mieux desservis en transport en commun.</p>
	<b>POA pour l'Habitat</b>	<p>Les objectifs de production de logements par commune définis dans le POA relèvent d'une méthode qui suit deux principes majeurs contribuant fortement à mettre les habitants en capacité d'utiliser des modes de déplacement actifs et/ou compatibles avec un développement durable de la Métropole :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la programmation de la construction des logements dans des secteurs privilégiés d'accueil de l'habitat à proximité des transports en commun structurants, des équipements, services et commerces de proximité,</li> <li>- la priorisation du développement de l'habitat au sein du tissu urbain déjà constitué, en ne mobilisant l'extension urbaine que si nécessaire pour satisfaire l'accueil de population, ce afin de réduire l'artificialisation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers.</li> </ul>
<b>Axe 3 : Développer les productions et consommations d'énergies renouvelables locales</b>		
<b>P L U i H</b>	<b>PADD</b>	→ Développer les énergies renouvelables et de récupération.
	<b>Règlement / OAP</b>	<p>En complément d'actions menées par ailleurs par la collectivité, le PLUi-H contribue à renforcer la part des énergies renouvelables sur le territoire. Il impose notamment à travers le règlement, l'installation d'un procédé d'énergie renouvelable pour l'habitat collectif neuf dans le cadre du « Secteur de Performance Énergétique Renforcé ». Ce procédé d'énergie renouvelable devra être réalisé sur une surface au moins égale à 30 % du dernier niveau de la toiture de la construction.</p> <p>Il sera complémentaire au raccordement au réseau de chaleur urbain qui est imposé par ailleurs dans un périmètre défini, issu du classement du réseau de chaleur urbain par la collectivité, indépendamment du PLUi-H.</p> <p>En outre, l'OAP Qualité Environnementale comporte des orientations relatives à la bonne intégration des dispositifs de production d'énergies renouvelables, opposables aux autorisations d'urbanisme dans un rapport de compatibilité.</p>

<b>P L U i H</b>		Cette OAP encourage également le recours aux énergies renouvelables pour toutes les constructions neuves et existantes au-delà de l'application du SPER du règlement mais aussi sur les espaces déjà imperméabilisés tels que les aires de stationnement.
	<b>POA pour l'Habitat</b>	Le POA pour l'habitat vise une massification de la rénovation globale et performante des logements existants, qu'ils soient publics ou privés, intégrant les énergies renouvelables et de récupération. Il prévoit également le développement des énergies renouvelables sur les espaces déjà imperméabilisés tels que les aires de stationnement.
<b>Axe 4 : Entreprendre, produire et consommer durablement dans une ville intelligente</b>		
<b>P L U i H</b>	<b>PADD</b>	<p>La stratégie économique intégrée au PADD se fonde sur la prise en compte des nouveaux enjeux en matière de décarbonation, de transition énergétique et écologique, de digitalisation ou encore d'intelligence artificielle. L'enjeu est ainsi d'accélérer la diversification des activités, les innovations et le développement des filières d'avenir.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Accélérer le développement des filières stratégiques et des campus d'excellence.</li> <li>→ Renforcer le potentiel de recherche et d'innovation pour favoriser son intégration dans le monde économique.</li> <li>→ Développer une stratégie ambitieuse de renouvellement des zones d'activités.</li> <li>→ Structurer une offre complémentaire en lien avec l'économie résidentielle.</li> <li>→ Maintenir les équilibres territoriaux en s'adaptant et en encadrant les besoins liés aux nouveaux modes de consommation.</li> <li>→ Développer le maillage des espaces logistiques, support de vitalité économique et de la qualité de vie en zone urbaine.</li> <li>→ Soutenir le développement des filières agricoles et agroalimentaires locales.</li> </ul>
	<b>Règlement / OAP</b>	<p>Le PLUiH s'appuie sur plusieurs leviers réglementaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- outil « mixité économie-habitat » permettant de renforcer des capacités d'accueil pour les activités dans le tissu urbain mixte,</li> <li>- thématization des zonages économiques en vue d'améliorer la lisibilité de l'offre, de favoriser la création de clusters et le renforcement des écosystèmes économiques,</li> <li>- règles d'implantation et de volumétrie dans les zones à vocation d'activités qui encouragent la densification et la sobriété foncière,</li> <li>- règles favorables à la mutualisation du stationnement,</li> <li>- protection des zones agricoles et accompagnement au développement de l'agriculture urbaine.</li> </ul> <p>Les OAP dédiées à recevoir uniquement des activités économiques, comme celles mixtes avec un secteur à dominante économique, affichent une programmation pour l'accueil des activités et pour la réalisation d'équipements correspondants. De plus, elles peuvent cibler les destinations et sous-destinations souhaitées dans les secteurs économiques en vue d'améliorer la lisibilité de l'offre.</p>
	<b>POA pour l'Habitat</b>	L'identification du potentiel foncier mobilisable pour le logement a pris soin de ne pas intégrer les espaces urbanisés à vocation économique dédiée dans une logique de pérenniser les capacités foncières nécessaires pour répondre aux besoins liés au développement économique.

<b>Axe 5 : Affirmer Toulouse Métropole comme animatrice territoriale de la transition énergétique</b>	
<b>P L U i H</b>	<p><b>Rapport de présentation</b></p> <p>La partie 1G du rapport de présentation expose les indicateurs et les modalités de suivi nécessaires à l'analyse des résultats de l'application du plan. L'évaluation du PLUi-H a été pensée en complémentarité de celle du PCAET dont la vocation est plus transversale en matière d'objectifs pour la transition écologique. En effet, si le PLUi-H est un outil important au service de la transition écologique, le comportement des acteurs est parfois plus impactant pour atteindre les objectifs fixés en matière de qualité de l'air, d'émission de gaz à effet de serre, de production d'énergies renouvelables ou encore de lutte contre les îlots de chaleur urbain.</p> <p>Dans ce contexte, c'est d'abord 5 indicateurs essentiels mis en place dans le cadre de l'évaluation du PLUi-H qui alimenteront directement l'évaluation du plan climat sur le thème de l'aménagement urbain : la consommation d'espace, la lutte contre l'étalement urbain, l'efficacité foncière et la mobilisation des espaces urbanisés pour répondre aux besoins de logements, d'équipements et d'emplois.</p> <p>La contribution du PLUi-H à la transition énergétique se matérialisera également avec d'autres indicateurs : évolution de la qualité énergétique du parc de logements, la cohérence urbanisme transports, la protection de la Trame Verte et Bleue, etc.</p> <p>Les livrets 1G1 et 1G2 du PLUi-H exposent l'intégralité du dispositif de suivi de l'application du PLUi-H pour en faire un outil d'animation territoriale au service de la transition énergétique, soit à l'occasion de l'évaluation du PCAET si les exercices sont synchrones, soit en lien étroit avec celle-ci, si les évaluations au bout de 3 ans et de 6 ans devaient se faire de manière séparée.</p>
	<p><b>PADD</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Développer les énergies renouvelables et de récupération.</li> <li>→ Faire de la Trame Verte et Bleue un élément fondateur du projet Métropolitain.</li> <li>→ Maintenir une agriculture durable en proximité pour garantir le lien des habitants à leur alimentation.</li> <li>→ Préserver des sols vivants et concourir à la préservation des sols sur l'ensemble du territoire en s'engageant vers plus de sobriété foncière.</li> <li>→ Prendre en compte la vulnérabilité et la santé dans le projet d'aménagement.</li> <li>→ Offrir aux habitants un haut niveau de qualité urbaine et environnementale.</li> <li>→ Offrir à chacun de bonnes conditions d'habitat.</li> <li>→ Réduire de 50 % la consommation planifiée d'ENAF par rapport à la consommation observée sur les dix années précédant l'arrêt du PLUi-H.</li> <li>→ Accueillir plus de 75 % des logements au sein de l'enveloppe urbaine.</li> </ul>
	<p><b>POA pour l'Habitat</b></p> <p>En plaçant la rénovation du parc de logements existants au premier rang de ses préoccupations et en mettant la production de logements au service de la régénération de la ville existante, la politique métropolitaine de l'habitat développe un panel d'actions qui s'inscrivent dans l'ambition portée par le PCAET, d'affirmer Toulouse Métropole comme animatrice territoriale de la transition énergétique.</p> <p>Le POA pour l'habitat fixe ainsi un cap et des moyens (conseil et accompagnement des acteurs, aides financières, objectifs contractualisés avec les opérateurs de la production de logements sociaux et de l'amélioration de l'habitat privé, etc...), complémentaire des mesures réglementaires et des prescriptions inscrites dans l'OAP Qualité Environnementale qui doivent permettre d'entraîner les différents acteurs de l'habitat de la métropole dans une logique vertueuse de transition énergétique.</p>

## Axe 6 : Innover pour l'exemplarité et généraliser les pratiques d'excellence

	<b>PADD</b>	<p>→ Développer les énergies renouvelables et de récupération.</p> <p>→ Préserver et valoriser la ressource en eau.</p> <p>→ Offrir aux habitants un haut niveau de qualité urbaine et environnementale.</p>
<b>P L U i H</b>	<b>Règlement / OAP</b>	<p>S'adressant à la population comme aux professionnels de l'immobilier et de la construction, le PLUi-H contribue à la mobilisation des acteurs du territoire.</p> <p>Toutes les dispositions présentées précédemment représentent des leviers d'actions pour mettre en œuvre cet objectif d'exemplarité, notamment concernant les équipements publics. L'OAP Qualité Environnementale vise ainsi les bâtiments publics concernant la rénovation globale et performante, l'amélioration de l'impact carbone mais aussi la production d'énergies renouvelables. Elle vise également à la conception bioclimatique des espaces publics.</p> <p>Concernant la gestion exemplaire de la ressource en eau, le projet de développement du PLUi-H s'est fait en adéquation avec la ressource en eau disponible. En effet, le Schéma Directeur d'Alimentation en Eau Potable (SDAEP) de Toulouse Métropole démontre une capacité globale suffisante de production d'eau potable au regard de l'accueil envisagé dans le PLUi-H. La localisation des secteurs de développement du PLUi-H tient compte également des territoires disposant d'un bon potentiel en termes de réseaux et de disponibilité de la ressource en eau.</p>
	<b>POA pour l'Habitat</b>	<p>Dans ses orientations, le POA pour l'habitat met en place un partenariat pérenne et régulier avec l'ensemble des acteurs de l'habitat : pouvoirs publics, professionnels de la construction et de la réhabilitation du parc de logements existants, associations, etc...</p> <p>Dans ce partenariat, Toulouse Métropole encourage, dans le cadre des actions développées dans le POA pour l'habitat, la qualité des logements :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la qualité énergétique et la conception bioclimatique des logements ainsi que l'intégration d'énergies renouvelables et de récupération : expérimentation de nouveaux procédés d'ingénierie et de construction, appui aux programmes de recherches et développements du territoire, labellisation de qualité avec des organismes certificateurs ;</li> <li>- la qualité d'usage avec les professionnels de la construction, en lien avec les habitants ;</li> <li>- des contrats d'engagements pluriannuels sont signés entre Toulouse Métropole et les opérateurs sociaux, avec des engagements réciproques comportant des dispositions prenant en compte le changement climatique et la réduction des gaz à effet de serre.</li> </ul>