

Plan Local d'Urbanisme



Pibrac

Déclaration de Projet emportant Mise en compatibilité

approuvée par délibération du 12/12/2024

1 – Rapport de Présentation

1.1 - Notice explicative



toulouse
métropole

Toulouse Métropole
6, Rue René Leduc - B.P. 35 821
31505 Toulouse Cedex 5
t. 05 81 91 72 00 - f. 05 81 91 72 01
www.toulouse-metropole.fr

Sommaire

1. CADRE RÉGLEMENTAIRE.....	3
1.1 L'évolution du document d'urbanisme.....	3
1.2 Cadre législatif.....	4
1.2.1 Champ d'application de la procédure de Mise en compatibilité dans le cadre d'une Déclaration de projet.....	4
1.2.2 Déroulement de la procédure.....	6
1.2.3 Calendrier prévisionnel de la procédure (hors évaluation environnementale).....	7
1.3 Les objectifs assignés à la Mise en compatibilité du PLU.....	8
2. CHANGEMENTS APPORTÉS AU DOCUMENT D'URBANISME.....	9
2.1 Comptabilité du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes avec lesquels il doit être compatible.....	9
2.1.1 Compatibilité avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) (Approuvé le 21/04/2017)	9
2.1.2 Compatibilité avec le Plan de Déplacement Urbain (PDU) (Approuvé le 17/10/2012).....	10
2.1.3 Compatibilité avec le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) (Approuvé le 27/06/2019)	11
2.1.4 Pacte Métropolitain pour l'Habitat (14/10/2021).....	12
2.2 Exposé des motifs de modification et dispositions retenues.....	13
Point d'objet N°1 : Réduction de deux Espaces Boisés Classés (EBC).....	13
3. OBJECTIFS ET JUSTIFICATIONS DU PROJET.....	16
3.1 Contexte et justifications du choix d'aménagement.....	16
3.2 Description du projet d'aménagement.....	18

1. Cadre réglementaire

1.1 L'évolution du document d'urbanisme

Par arrêté préfectoral du 19 septembre 2008, la Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse devenue Communauté Urbaine au 1er janvier 2009, par arrêté préfectoral du 24 décembre 2008, est compétente en matière d'urbanisme et notamment de PLU et documents en tenant lieu. La Métropole est désormais amenée à gérer tous les P.O.S. et P.L.U. communautaires à l'échelle communale des 37 communes membres qui composent aujourd'hui « Toulouse Métropole ». En 2012, la Communauté Urbaine du Grand Toulouse devient Communauté Urbaine Toulouse Métropole et Métropole au 1er janvier 2015.

La commune de Pibrac est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) approuvé par délibération du Conseil Municipal le 8 avril 2003, qui a fait l'objet de plusieurs évolutions :

- 5^{ème} modification du PLU de Toulouse Métropole, commune de Pibrac approuvée par délibération du 22/06/2023,
- 4^{ème} modification du PLU de Toulouse Métropole, commune de Pibrac approuvée par délibération du 29/06/2017,
- Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, commune de Pibrac, par arrêté préfectoral du 02/04/2015, Projet d'implantation d'un lycée sur le secteur de Coustayrac,
- Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, commune de Pibrac approuvée par délibération du 18/12/2014, ZAC de l'Escalette
- 3e modification du PLU de Toulouse Métropole, commune de Pibrac approuvée par délibération du 19/12/2013,
- 2e et 3e révision simplifiée du PLU du Grand Toulouse, commune de Pibrac approuvée par délibération du 09/07/2009,
- 2ème modification et 1ère révision simplifiée approuvées par délibérations du conseil municipal du 8/03/2007,
- 1ère modification approuvée par délibération du conseil municipal le 27/07/2006.

Approuvé le 11 avril 2019, le PLUi-H de Toulouse Métropole a été annulé par décisions du Tribunal Administratif de Toulouse du 30 mars et 20 mai 2021. Les POS et les PLU communaux en vigueur avant l'approbation du PLUi-H sont redevenus applicables depuis le 20 mai 2021.

Ainsi, l'annulation du PLUi-H a stoppé un certain nombre de projets que la commune de Pibrac avait engagé, dont celui de réalisation par Toulouse Métropole d'un giratoire à l'intersection des routes métropolitaines M24 (route de Lévis) et M24c (chemin de la Chauge). Cet aménagement a pour but de sécuriser l'accès vers la commune de Brax et la traversée des modes doux de la M24.

Ce projet avait été amorcé dès les années 2010 par le département de Haute-Garonne alors gestionnaire de l'infrastructure. Il a par la suite été poursuivi par Toulouse Métropole lors de la reprise de anciennes RD dans le domaine métropolitain. Ce projet était alors compatible avec le PLUi-H de la métropole toulousaine. Un emplacement réservé, l'ER 417-015 avait effectivement été intégré au PLUi-H annulé aux fins de réalisation de ce giratoire.

Le retour du PLU de Toulouse Métropole, commune de Pibrac, bloque le projet car il comporte un Espace Boisé Classé à l'emplacement du projet de giratoire.

Ainsi, les évolutions réglementaires proposées par la présente procédure de mise en compatibilité visent à permettre la réalisation de ce projet dans le cadre de la procédure de Déclaration de projet, notamment parce que la temporalité de réalisation de cet aménagement sécuritaire est incompatible avec la procédure d'élaboration du futur PLUi-H dont la prescription a été prise par délibération du Conseil de la Métropole en date du 10 février 2022 (DEL-22-0089) et dont l'approbation est prévue en 2025.

Ainsi, conformément aux dispositions des articles L.300-6 et R.153-15 à R.153-17 du code de l'urbanisme, Toulouse Métropole lance une procédure de Déclaration de projet afin de permettre la mise en compatibilité du document d'urbanisme.

L'unique point objet de cette procédure a été conçu pour s'intégrer à la double logique des grands principes du futur PLUi-H et de la loi Climat et Résilience.

1.2 Cadre législatif

1.2.1 Champ d'application de la procédure de Mise en compatibilité dans le cadre d'une Déclaration de projet

La mise en œuvre de la réalisation du giratoire M24-M24c nécessite le déclassement d'un Espace Boisé Classé (EBC).

Une mise en compatibilité de ce document d'urbanisme est donc nécessaire à la faisabilité opérationnelle de ce projet.

La déclaration de projet est la procédure unique permettant à des projets ne nécessitant pas d'expropriation de bénéficier de la reconnaissance de leur caractère d'intérêt général pour obtenir une évolution sur mesure des règles d'urbanisme applicables. La notion d'intérêt général constitue une condition sine qua non de mise en œuvre de la mise en compatibilité du PLU par une déclaration de projet.

La procédure de mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) dans le cadre d'une Déclaration de projet est fixée par les dispositions des articles R.153-15 à R.153-17 du code de l'urbanisme.

A la demande de la commune de Pibrac, Toulouse Métropole, l'autorité compétente en matière d'urbanisme réglementaire et d'aménagement de voirie, en concertation avec la commune, lance ainsi la présente procédure de déclaration de projet.

En application de l'article R153-15 du Code de l'Urbanisme :

- Le président de l'organe délibérant de l'établissement public ou le maire mène la procédure de mise en compatibilité.
- L'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou le conseil municipal adopte la déclaration de projet.
- La déclaration de projet emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme.

Compte tenu des évolutions envisagées, il convient de se conformer aux modalités de la procédure de Mise en compatibilité avec une opération d'utilité publique ou d'intérêt général définie par les articles L153-54 à L153-59 du Code de l'Urbanisme.

L'article L. 153-54 dispose :

Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L.300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de

la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L.132-7 et L.132-9. Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.

L'article L153-55 dispose :

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'Etat :

- a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;
- b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
- c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas. Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.

L'article L153-57 dispose :

A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Émet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas.

L'article L153-58 dispose :

La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'Etat ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral.

Les articles R.104-13 à R.104-14 du même code précisent quant à eux dans quels cas la mise en compatibilité du PLU par la voie de la déclaration de projet doit faire l'objet d'une évaluation environnementale, soit de manière systématique, soit après un examen au cas par cas.

1.2.2 Déroulement de la procédure

- **Contenu du dossier**

Le dossier devra contenir :

- Une notice de présentation du projet et des changements envisagés ;
- Une notice des incidences sur l'environnement ;
- Un extrait des pièces réglementaires (graphiques) présentant les modifications apportées ;
- Les pièces administratives relatives à la procédure ;
- Les avis des personnes publiques associées émis dans le cadre de la réunion d'examen conjoint.

Le rapport de présentation du PLU n'est quant à lui pas modifié mais complété par ces notices explicatives.

- **Concertation préalable**

Sauf s'il est soumis à évaluation environnementale :

- La déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU ne nécessite pas l'organisation d'une concertation préalable dans les conditions définies par l'article L.103-2 du code de l'urbanisme.
- Le projet de giratoire porté par Toulouse Métropole, de part sa localisation hors agglomération et par son montant prévisionnel de travaux, ne relève pas non plus d'une obligation de concertation.

- **Saisie et avis de l'autorité environnementale**

En application notamment des dispositions des articles L.104-1 à L.104-2, R.104-13 à R.104-14 , R.104-21 à R.104-25 et R.104-28 à R.104-37 du Code de l'Urbanisme et du décret n°2021-1345 du 13 octobre 2021 portant modification des dispositions relatives à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme, les documents d'urbanisme doivent, en raison de leurs possibles incidences sur l'environnement, faire l'objet d'une évaluation environnementale soit de manière systématique, soit après un examen au cas par cas par l'Autorité Environnementale (AE) désignée à cet effet ou la Personne Publique Responsable (PPA), et avis conforme de l'AE.

Le dossier transmis pour l'examen au cas par cas a pour objectif de décrire :

- les caractéristiques principales, de la valeur et de la vulnérabilité des zones concernées par la modification du PLU de la commune de PIBRAC,
- les principales incidences sur l'environnement et la santé humaine de la mise en œuvre de cette modification sur ces zones, tout en mentionnant les mesures lorsqu'elles existent pour éviter, réduire et compenser ces incidences.

L'avis de l'autorité environnementale est inclus dans le dossier « Documents relatifs à la procédure » qui sera soumis à enquête publique.

Le décret n°2021- 1345 du 13/10/2021 - art. R104-11 questionne la nécessité ou non de réaliser une évaluation environnementale de la MEC du PLU au regard des points suivants :

- Les modifications proposées sont spatialement très limitées (0,13Ha). Les surfaces concernées représentent une superficie totale inférieure à l'hectare et au 1/ millième du territoire communal

- L'enjeu environnemental sur les zones concernées est limité au regard notamment de la continuité d'espaces boisés classés qui persistera autour du ruisseau Le Courbet malgré la réduction de protection proposée localement au niveau de la traversée de la M24. Les ajustements objet de la mise en compatibilité ne sont pas de nature à déstabiliser les écosystèmes en place.

L'objet de la procédure relève de la réduction d'une protection. Toutefois l'ampleur de cette évolution est compensée par les apports de sécurité routière apportés par le projet porté par Toulouse Métropole.

- **Examen conjoint des personnes publiques associées**

La déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU ne nécessite pas de consultation des personnes publiques associées. Une simple réunion d'examen conjoint est prévue, conformément à l'article L.153-54 2° du code de l'urbanisme.

Le PV de la réunion d'examen conjoint sera joint au dossier d'enquête.

- **Mise à Enquête publique**

Le présent dossier correspond au projet présenté à l'enquête publique. L'enquête publique est prescrite par arrêté du Président de Toulouse Métropole.

Cet arrêté est inclus dans le dossier « Documents relatifs à la procédure ».

- **Avis de la commune et délibération de Toulouse Métropole**

Le bilan de l'enquête et le rapport et les conclusions motivées du Commissaire Enquêteur seront présentés en Conseil de la Métropole. La Déclaration de projet qui emportera la mise en compatibilité du PLU de Toulouse métropole, commune de Pibrac, éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du Commissaire Enquêteur sera approuvé par le Conseil de la Métropole, après avis de la Commune.

1.2.3 Calendrier prévisionnel de la procédure (hors évaluation environnementale)

Les principales étapes envisagées pour la procédure de Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole – commune de Pibrac par le biais d'une Déclaration de projet sont les suivantes :

- Examen au cas par cas : *décembre 2023 – janvier 2024*
- Délibération d'ouverture de procédure : *février ou avril 2024*
- Réunion d'examen conjoint : *mars 2024*
- Saisie par Toulouse Métropole du Tribunal Administratif pour nommer un commissaire enquêteur : *avril 2024*
- Désignation du commissaire enquêteur : *avril-mai 2024*
- Enquête publique : *juin 2024*
- Remise du rapport d'enquête : *septembre 2024*
- *Délibération d'avis de la commune : novembre 2024*
- *Approbation par le Conseil de Métropole de la Déclaration de projet emportant approbation des nouvelles dispositions du PLU : Conseil Métropolitain décembre 2024 ou février 2025*

1.3 Les objectifs assignés à la Mise en compatibilité du PLU

La présente procédure de mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole – Commune de Pibrac comprend un unique point d'objet :

Points d'objet	Projet - Type de modification	Pièces du dossier concernées
1	Modification de deux EBC pour un aménagement de voirie	
	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction de la surface d'espaces boisés classés sur deux secteurs de part et d'autre de la M24 	4 – PIÈCES RÉGLEMENTAIRES 4.2. Document Graphique du Règlement (DGR) : plan au 1/5000e

2. Changements apportés au document d'urbanisme

2.1 Comptabilité du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes avec lesquels il doit être compatible

2.1.1 Compatibilité avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) (Approuvé le 21/04/2017)

Le SMEAT (Syndicat Mixte d'Etudes de l'Agglomération Toulousaine) a approuvé le 27 avril 2017 la première révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Grande Agglomération Toulousaine.

Les 4 objectifs principaux de cette première révision sont :

- accueillir les habitants, répondre à leurs besoins en logements, construire des territoires à vivre,
- accueillir, conforter l'activité économique et l'emploi,
- renforcer l'accessibilité, organiser les échanges et valoriser le patrimoine,
- économiser les ressources, garantir la santé publique.

Le présent projet de création d'un giratoire à l'intersection des routes métropolitaines M24 et M24c à Pibrac est compatible avec les principes et orientations exposés par le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine en vigueur :

- En contribuant à mieux relier les territoire par la sécurisation d'une intersection entre deux routes métropolitaines structurantes pour la desserte de ce secteur ;
- En améliorant le maillage et l'accessibilité pour les modes actifs. Un cheminement piéton accessible, sécurisé et éclairé sera créé sur la partie ouest de l'anneau du giratoire, là où aucun aménagement n'est présent en faveur des modes actifs.

Le SMEAT (Syndicat Mixte d'Etudes de l'Agglomération Toulousaine) a engagé la deuxième révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Grande Agglomération Toulousaine, par délibération du 8 janvier 2018, en vue d'une approbation courant 2024.

Un bilan de la période 2008-2019 du SCoT a été présenté en Comité syndical du 14 décembre 2020. Le débat sur les orientations du Projet d'Aménagement Stratégique (PAS), débat prévu par l'article L143-18 du code de l'urbanisme, a eu lieu le 5 avril 2022. Il fixe les 4 objectifs majeurs suivants, en déclinant des sous-objectifs qui sont repris ci-après :

Objectif 1/ Préserver les ressources vitales à la pérennité du territoire

- Améliorer la fonctionnalité écologique des milieux naturels et leur mise en réseau
- Préserver les capacités agricoles et favoriser le développement d'une agriculture de proximité
- Réduire fortement la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers
- Atténuer les facteurs et conséquences du changement climatique

Objectif 2/ Organiser le fonctionnement du territoire en articulant l'échelle de la proximité et l'échelle de l'agglomération

- Ancrer le fonctionnement de la grande agglomération toulousaine sur l'armature territoriale

- Développer des solutions de mobilités adaptées à la diversité territoriale
- Rééquilibrer les offres commerciales au service de l'animation des centralités

Objectif 3/ Aménager partout des cadres de vie de qualité

- Développer un parc de logement qualitatif et adapté aux besoins de chacun
- Répondre aux besoins des habitants en équipements et services
- Réduire la vulnérabilité des habitants face aux risques, pollutions et nuisances

Objectif 4/ Conforter le rayonnement de la grande agglomération toulousaine

- Ancrer le développement économique dans tous les territoires
- Coopérer pour continuer à rayonner
- Renforcer la grande accessibilité tous modes au territoire

Le projet de réalisation d'un giratoire à l'intersection des routes métropolitaines M24 et M24c s'inscrit pleinement dans ces objectifs du PAS :

- il participe au développement des solutions de mobilités adaptées à la diversité territoriale,
- il améliore la qualité du cadre de vie de ses habitants par une sécurisation accrue des conditions des déplacements, tant pour les véhicules que pour les modes actifs qui bénéficieront d'un nouvel aménagement piéton et cycle sur la partie sud ouest du giratoire,
- il ne remet pas en cause le développement économique du secteur et améliore la qualité de desserte et d'accessibilité des services et équipements du secteur.

Les travaux sur le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO), sur le Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL), et sur le Programme d'Action sont en cours. Ils ne sont pas publiés par le SMEAT.

2.1.2 Compatibilité avec le Plan de Déplacement Urbain (PDU) (Approuvé le 17/10/2012)

Le PDU de la Grande Agglomération Toulousaine est construit sur la base de fiches actions suivantes présentées ci-dessous.

Le point objet de la présente mise en compatibilité s'inscrit dans les principes du Plan des Déplacements Urbains de l'agglomération toulousaine. Le projet de réalisation d'un giratoire à l'intersection des routes métropolitaines M24 et M24c va en particulier :

- améliorer la sécurité de cette intersection et réguler la vitesse participant ainsi à l'amélioration de la sécurité et du cadre de vie (fiches 2 et 3).
- favoriser la pratique de la marche par la création d'un aménagement dédié au piétons sur le sud ouest du nouveau giratoire (fiche 25).

LES FICHES ACTIONS

Le tableau présente, pour chacun des thèmes, les actions à caractère opérationnel du PDU, qui doivent répondre aux orientations et objectifs visés.

A – LIMITER LES INCONVÉNIENTS ET POLLUTIONS, AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ET LE CADRE DE VIE	
1	Résoudre les points noirs bruit
2	Résorber les zones d'insécurité routière
3	Établir un plan de modération des vitesses sur les voiries
4	Moderniser le parc de bus avec énergies diversifiées et renouvelables
B – MIEUX ARTICULER TRANSPORTS ET URBANISME	
5	S'assurer de la cohérence des projets urbains et de la desserte TC
6	Renforcer l'urbanisation sur les axes supports de TCSP et autour des pôles d'échanges
7	Décliner dans les contrats d'axe et PLU des seuils planchers de densité
8	Réaliser une Charte pour la conception des nouvelles zones d'activités
C – RÉPONDRE AUX ENJEUX DE DESSERTE TC DES TERRITOIRES	
9	Programmation TCSP 2015
10	Orientation TCSP 2020
11	Préparer l'extension et le renforcement du réseau métro
12	Constituer un réseau de lignes de bus structurantes à haut niveau de service
13	Renforcer le réseau interurbain et son intermodalité
14	Renforcer la connexion entre réseau ferroviaire et réseau urbain
15	Identifier les axes prioritaires afin d'améliorer les conditions de circulation des bus
16	Autres modes de transports : mode téléporté
17	Produire un schéma d'organisation des centres de maintenance des matériels roulants
D – ACCOMPAGNER LES USAGERS DES TC DANS LEURS DÉPLACEMENTS	
18	Appliquer les principes des Schémas Directeurs d'Accessibilité
19	Développer les Systèmes d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs
20	Améliorer le réseau bus : offre de services et matériel roulant
21	Mettre en place une billettique et tarification combinées
E – FAVORISER LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ ET L'USAGE DU VÉLO	
22	Conforter et mettre en œuvre un schéma directeur cyclable d'agglomération
23	Poursuivre le développement des systèmes de location vélo humanisés ou automatisés
24	Produire et diffuser des chartes sur les Modes Doux
25	Développer la piétonisation
26	Créer des cartes des itinéraires accessibles aux PMR
27	Élaborer les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)
F – MAÎTRISER L'USAGE DE LA VOITURE	
28	Soutenir le développement de l'autopartage et du covoiturage
29	Développer une stratégie de stationnement à l'échelle de l'agglomération
30	Développer les zones de circulation apaisées
31	Établir un schéma directeur d'usage des voiries
32	Poursuivre la constitution du réseau de maillage d'agglomération
33	Achever le réseau structurant d'agglomération
G – PRENDRE EN COMPTE LA LOGISTIQUE URBAINE	
34	Mettre en place un Atelier transport de marchandises
35	Étendre la Charte livraison sur le périmètre PDU
36	Créer des sites de redistribution de marchandises
37	Concevoir des itinéraires dédiés aux marchandises
H – RÉPONDRE AUX ENJEUX DES DÉPLACEMENTS LIÉS AU TRAVAIL	
38	Aider au développement des Plans de Déplacement d'Entreprise
39	Labelliser les Plans de Déplacement d'Entreprise
40	Mener des études sectorielles de mobilité
I – DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ	
41	Développer l'intermodalité et renforcer les pôles d'échanges
42	Mettre en place une Centrale d'Information Multimodale
43	Développer les services aux personnes

2.1.3 Compatibilité avec le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) (Approuvé le 27/06/2019)

La mise en compatibilité n'intervient que sur des modifications mineures du règlement graphique. Elle respecte ainsi les grandes orientations du PCAET.

Le PCAET est le projet de développement durable de Toulouse Métropole pour lutter contre le changement climatique. Pour bâtir une métropole durable, un nouveau plan d'actions a été adopté pour réduire de 40% les émissions de CO2 d'ici 2030.

Le PCAET de Toulouse Métropole s'organise autour de 6 axes stratégiques :

- AXE 1 : Amplifier massivement la rénovation des logements et la qualité des aménagements pour assurer le bien vivre dans l'Éco-Métropole,
- AXE 2 : Favoriser l'écomobilité et faciliter les déplacements pour rendre du temps aux Métropolitains,
- AXE 3 : Développer les productions et consommations d'énergies renouvelables locales,
- AXE 4 : Entreprendre, produire et consommer durablement dans une ville intelligente,
- AXE 5 : Affirmer TM comme animatrice territoriale de la Transition Énergétique,
- AXE 6 : Innover pour l'exemplarité et généraliser les pratiques d'excellence.

La modification envisagée dans cette procédure est compatible avec l'orientation de l'axe 2. Le projet de giratoire va dans le sens d'une facilitation des déplacements.

Par ailleurs dans le cadre de l'axe 5, la fiche d'action spécifique n°65 vise en particulier la réalisation d'une Convention d'Engagement Volontaire CEV pour des travaux routiers et espaces publics à moindre empreinte environnementale.

En a découlé la signature le 16 mai 2022 du PEIAM, Pacte d'Engagement des Acteurs des Infrastructures de mobilités par Toulouse Métropole et ses partenaires. Ce pacte vise à concevoir, entretenir et moderniser l'espace public de Toulouse Métropole en réduisant les consommations énergétiques et les émissions de Gaz à Effets de Serres (GES), tout en préservant la biodiversité, les milieux et les ressources naturels.

Ce pacte est articulé autour de 3 axes majeurs

- A. Des infrastructures inscrites dans les transitions climatiques et écologiques
- B. Des infrastructures inscrites dans la transition numérique
- C. Des infrastructures conçues et gérées à l'écoute des citoyens

Et décliné localement en 8 engagements :

- Engagement 1 : Préserver les ressources non-renouvelables
- Engagement 2 : Préserver la biodiversité et les milieux naturels
- Engagement 3 : Réduire les émissions à effet de serre et la consommation d'énergie
- Engagement 4 : Réduire la consommation d'eau sur les chantiers de terrassement
- Engagement 5 : Accroître la performance environnementale des entreprises et de la Route
- Engagement 6 : Améliorer la sécurité routière, des cyclistes et l'accessibilité de l'ensemble des usagers, notamment les personnes en situation de handicaps et des riverains (phase chantier et exploitation)
- Engagement 7 : Participer au développement de la recherche et diffuser l'innovation, et à l'expérimentation routière
- Engagement 8 : Adopter un nouveau mode de partenariat avec l'IDRRIM et Promotion auprès des acteurs concernés des déclinaisons locales des engagements

Le projet de réalisation du giratoire à l'intersection des routes métropolitaines M24 et M24c s'inscrit dans cette démarche :

- particulièrement dans l'engagement 6, au titre de la sécurité routière accrue
- mais également dans l'engagement 5. Des critères environnementaux sont prévus dans les futurs marchés de travaux afin de retenir l'entreprise la mieux-disante y compris au regard de l'impact environnemental du chantier à venir. Les attendus sont particulièrement forts sur les propositions de matériaux de remblais.

Ainsi il est notamment prévu de valoriser dans l'analyse des offres, les entreprises qui proposeront :

- la Substitution des remblais d'apport par des matériaux issus de la filière recyclage
- la Substitution des GNT par des Graves issus de la filière recyclage
- le meilleur taux de réintroduction d'Agrégats d'enrobés dans les formules de GB ou de BBSG
- les températures les plus faibles pour la fabrication des GB et BBSG

2.1.4 Pacte Métropolitain pour l'Habitat (14/10/2021)

Le Pacte Métropolitain pour l'Habitat adopté le 14 octobre 2021 fait suite à l'annulation du PLUiH et reconduit, dans l'attente de l'approbation du prochain PLUiH, les orientations et objectifs de production tels qu'il avaient été définis dans les feuilles de route du POA du PLUiH approuvé en 2019. La prorogation de l'ancien Programme Local de l'Habitat (PLH) n'était plus possible.

Le Pacte Métropolitain réaffirme la nécessité de poursuivre l'effort de production de logements sociaux entrepris depuis plusieurs années et de maintenir l'objectif de 35 % minimum de logements locatifs sociaux.

L'objet de la présente mise en compatibilité n'a pas d'effet sur le Pacte Métropolitain pour l'Habitat.

2.2 Exposé des motifs de modification et dispositions retenues

Point d'objet N°1 : Réduction de deux Espaces Boisés Classés (EBC)

- **Localisation**

Les espaces boisés classés concernés sont situés sur le territoire de la commune de Pibrac, le long de la route métropolitaine n°24 (M24 – Route de Lévigac), au niveau de l'intersection avec la route métropolitaine n°24c (M24c – Chemin de la Chauge) vers Brax.



Source : Géoplateforme Toulouse Métropole

 Zone objet de la MEC

- **Exposé des motifs de changement**

La procédure concerne les espaces boisés classés (EBC) qui encadrent le ruisseau Le Courbet sur près de 5km. Ces espaces boisés classés sont notamment présents de part et d'autre de la route métropolitaine M24, à l'intersection de la M24c, zone où Toulouse Métropole envisage la réalisation d'un aménagement de voirie sécuritaire.

Il s'agit ainsi de réduire localement ces espaces boisés classés afin de permettre la réalisation d'un carrefour giratoire sécuritaire à l'intersection de ces deux voiries métropolitaines M24 (Route de Lévigac) et M24c (Chemin de la Chauge).

Cet aménagement d'une superficie de 1 554 m² a pour but de sécuriser l'accès vers la commune de Brax.

L'emplacement réservé n°2 du PLU de la commune de Pibrac au profit de Toulouse Métropole pour la réalisation du « Carrefour entre la RD 24 et la RD 24c » témoigne de la volonté de la Métropole de réaliser un aménagement sur ce carrefour.

A la suite des études de détail pour la réalisation d'un carrefour giratoire, un emplacement réservé adapté à la géométrie de ce projet avait été inscrit au PLUi-H annulé, déclassant par là-même les emprises en espaces boisés classés autour de cette intersection et nécessaires à la mise en oeuvre du projet.

L'annulation du PLUi-H a eu pour effet de revenir aux dispositions du PLU de Pibrac, document sur lequel l'emplacement réservé est réduit une partie de l'emprise du futur giratoire se trouve aujourd'hui à nouveau en espace boisé classé.

Il est ainsi proposé de réduire la surface des espaces boisés classés nécessaires à la réalisation du giratoire M24/M24C pour une surface totale de 1 260 m², soit 0,126 Ha :

- réduction de l'EBC situé au nord ouest de l'intersection (parcelle BE45) de 1158m²,
- réduction de l'EBC situé à l'est de la M24 (parcelle BE 261) de 102 m².

La diminution de ces espaces boisés classée en deux points entraîne la réduction locale de la protection mise en place sur le document d'urbanisme sur 0,13 Ha ainsi que la consommation d'espaces naturels agricoles et forestier à hauteur de 102 m².

Cette diminution de la surface d'EBC représente un faible pourcentage (<0,6%) de l'ensemble d'espaces boisés classés qui encadrent le ruisseau Le Courbet sur plusieurs kilomètres et qui représentent plus de 20Ha de zones protégées par le document d'urbanisme.

Par ailleurs, la continuité du boisement de part et d'autre de la M24 reste assurée au nord du projet de giratoire ce qui ne remet pas en cause la trame verte et les continuités écologiques que cherche à préserver cette zone de protection.

Enfin, il est précisé que les espaces boisés « déclassés » ne seront que partiellement imperméabilisés à l'issue des travaux du giratoire :



- Les talus, fossés et voie d'entretien seront en effet des surfaces non imperméabilisées à l'issue des travaux,
- des zones de chaussée actuelles seront débituminées,
- le projet prévoit un accompagnement paysager de l'ensemble des abords du giratoire ainsi que de l'anneau central.

Cette seule évolution réglementaire permettra de répondre aux enjeux de réalisation du giratoire M24/M24c :

- Le zonage N2 du PLU de Pibrac ne présente pas d'incompatibilité avec la réalisation du projet de giratoire porté par Toulouse Métropole.
- La vocation de l'ER2 déjà présent au document d'urbanisme est compatible avec le projet de voirie.
- Le projet de réalisation d'un giratoire à cet endroit ne présente pas d'incompatibilité avec le PADD.

En conséquence la présente mise en compatibilité porte uniquement sur le document graphique du PLU (Pièce 4.2).

● Modifications des documents proposées :

4.2 - Règlement graphique	
avant	après
PLU opposable (5e Modification du 22/06/2023)	Projet de modification
	

3. Objectifs et justifications du projet

3.1 Contexte et justifications du choix d'aménagement

Le carrefour de deux axes stratégiques

La M24 (Route de Légnac), axe principal, constitue une pénétrante de Toulouse qui draine une partie des communes du bassin de la Save et du département du Gers. Cet itinéraire a pour vocation de desservir également la zone touristique de la forêt de Bouconne.

La M24c (Chemin de la Chauge), axe secondaire du carrefour, a pour fonction d'assurer la liaison entre le centre ville de Brax et la M24.

Le croisement de ces deux routes structurantes, hors agglomération, est aujourd'hui constitué par un carrefour simple « en T » avec un îlot directionnel et un stop au débouché de la M24c.



Plan de localisation - Source : Orthophotoplan 2022 Toulouse Métropole

Un carrefour actuellement peu sécuritaire

- Ce carrefour est aménagé à proximité d'un cours d'eau (ruisseau Le Courbet) en point bas de la route de Légnac, dans une portion de chaussée plutôt linéaire, dont les voies de part et d'autre du croisement se raccordent avec de fortes pentes qui favorisent la prise de vitesse en approche. Les vitesses des usagers relevées sur site montrent un non respect des vitesses réglementaires. Ce qui rend ce carrefour peu sécuritaire.
- Ce carrefour est situé hors agglomération : tous les aménagements urbains de type plateau, coussins, écluses, chicanes, carrefour à feux, ... sont réglementairement interdits.
- Cette intersection se trouve enclavée entre un édifice ferroviaire au Sud (M24) et deux ouvrages de franchissement du ruisseau Le Courbet (un au Nord sur la M24 et un à l'ouest sur la M24c) ce qui contraint les possibilités de réaménagement, mais également la visibilité du site. Sur la M24 dans le sens sortant vers Légnac, l'axe secondaire M24c est situé juste après le parapet de l'ouvrage surplombant la voie SNCF gênant considérablement la perception / visibilité du carrefour.
- L'entrée sur l'axe secondaire M24c (direction Brax) en venant du centre ville de PIBRAC oblige les usagers à laisser passer le flux d'usagers circulant dans le sens opposé. L'absence de file affectée pour tourner à gauche oblige les usagers à rester en attente sur la voie principale de circulation. Cet état de fait génère un risque fort de percution par l'arrière ainsi qu'un phénomène de remontée de file avec blocage de la circulation.
- La sortie de l'axe secondaire est rendue difficile de part la topographie. Le démarrage "en côte" réduit les temps d'insertion sur la M24.

- Les entrées et sorties sur ce carrefour sont particulièrement compliquées pour les bus et les poids lourds (Ordures ménagère, services...). La ligne de transport en commun n°32 de Tisseo emprunte cet itinéraire pour relier Pibrac à Brax. Les mouvements de tourne-à-gauche depuis la M24 vers la M24c sont délicats à gérer compte tenu de la configuration du site.
- L'hygrométrie générée par le cours d'eau du Courbet engendre des présences de brouillards occasionnels en ces lieux. La perception du carrefour est donc mal perçue pour les usagers circulant sur cet axe qui ne modifient pas leur comportement en approche du carrefour.
- La végétation actuelle autour de ces voies est constituée d'arbres de stature imposante et en nombre important. Cela réduit d'autant la visibilité des véhicules provenant de BRAX et apporte ainsi un sentiment d'insécurité supplémentaire.
- Enfin le franchissement du carrefour pour les modes doux (piétons / vélos) est particulièrement insécuritaire puisqu'il n'existe aujourd'hui aucun dispositif.



Configuration actuelle du carrefour M24/M24c. Source : Google Street View

Historique du portage de ce projet de réaménagement

La réalisation d'un aménagement pour sécuriser ce carrefour, a été envisagée dès les années 2010 par le Conseil Départemental (alors gestionnaire de ces voies) suite à une étude sécurité menée sur la M24 entre l'ex RN117 et la RN224, entre Pibrac et Lévisnac.

Les contraintes du site (point bas, espace contraint entre le pont de la voie SNCF et le pont du ruisseau « le Courbet », absence de visibilité voie secondaire, vitesse des usagers, accidentologie du site, mouvements de tourne à gauche délicats notamment pour TISSEO ligne 32) ont conduit les services du CD31 à proposer un aménagement de type giratoire.

Suite au transfert des Ex Routes Départementales à Toulouse Métropole en 2017, le projet d'aménagement du giratoire a intégré dans la poursuite des études de conception la gestion intégrée des eaux pluviales, la circulation des piétons ainsi que le volet paysager.

Le choix d'un giratoire : conclusion d'une conception contrainte

Les spécificités du site ont fortement contraint la conception.

L'emprise du projet est contrainte par 2 ponts (celui sur le Courbet et celui surplombant la voie ferrée) situés sur la M24 (Route de Lévisnac) et distants de seulement 120 mètres.

L'emprise ferroviaire (30m à compter de la limite de terrain de la SNCF) impose également des prescriptions particulières.

Les règles de conception d'aménagement des carrefours sont réglementées par un corpus réglementaire / guides de conception routière (Aménagement des Routes Principales).

Tous les aménagements "classiques" de carrefour (tourne à gauche, îlot central, voie déportée) nécessitent des longueurs disponibles supérieures à cette interdistance de 120 mètres afin de pouvoir affecter des voies de stockage. Ces options ont donc été écartées car elles nécessitaient de facto de modifier les 2 ponts.

Dans l'emprise disponible, seul un carrefour giratoire peut s'intercaler.

Cet aménagement en giratoire présente en outre les avantages suivants :

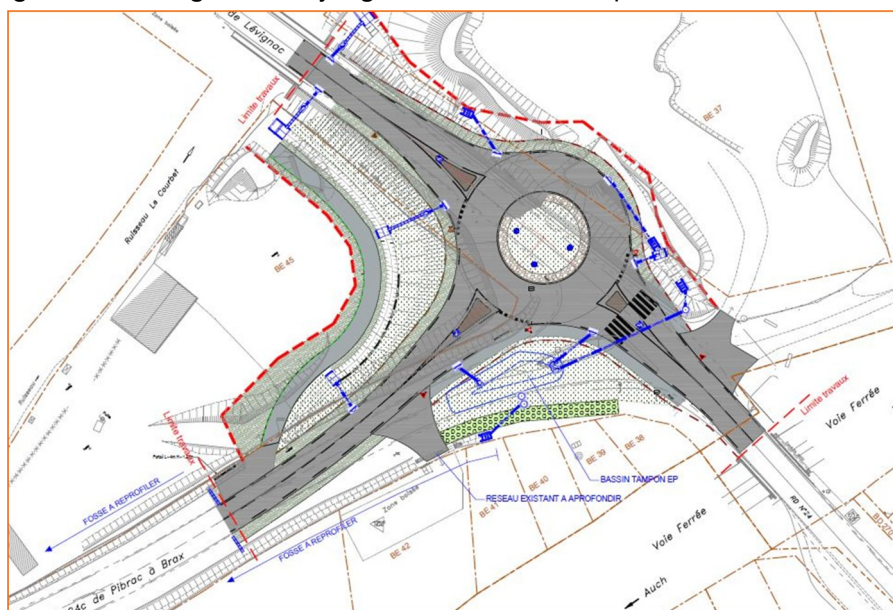
- le franchissement d'une chaussée par les modes doux est reconnu nationalement comme la solution plus sécurisée aux abords d'un anneau.
- l'écoulement du trafic sans difficulté, la sécurisation de l'ensemble des mouvements entrants et sortants sur un giratoire, la diminution mécanique des vitesses ne sont plus à démontrer sur ce type d'aménagement.
- Moindre consommation de foncier que tout autre aménagement envisageable.

3.2 Description du projet d'aménagement

Objectifs et enjeux de l'aménagement retenu

Afin de rendre ce carrefour plus sécuritaire, Toulouse Métropole a confirmé par ses études la réalisation d'un carrefour giratoire entre la M24 et la M24c. Cet aménagement a pour objectifs :

- d'aménager un carrefour giratoire à 3 branches,
- de raccorder le chemin rural de Brax et de Las Coumos (Dessertes Agricole, Forestière, Randonnée, etc...),
- de créer des cheminements piétons totalement sécurisés et éclairés sur une partie de l'anneau et d'assurer une sécurisation passive des cycles entre le chemin de la Chauge et le chemin dit « chemin de Brax » longeant la voie ferrée par le nord,
- d'intégrer et de gérer les écoulements hydrauliques dans les emprises foncières disponibles (Fossés, Bassins, Ouvrages spécifiques, etc.),
- de sécuriser les mouvements des transports en commun circulant sur ces axes,
- de mettre en lumière cet équipement pour améliorer les conditions de franchissements pour les cheminements doux ainsi que la perception globale du carrefour,
- de maintenir les accès riverains existants,
- de réaliser une voie d'accès pour les engins d'entretien des talus compte-tenu de la forte hauteur des remblais au nord ouest du giratoire,
- d'intégrer un Aménagement Paysager des abords de l'opération.



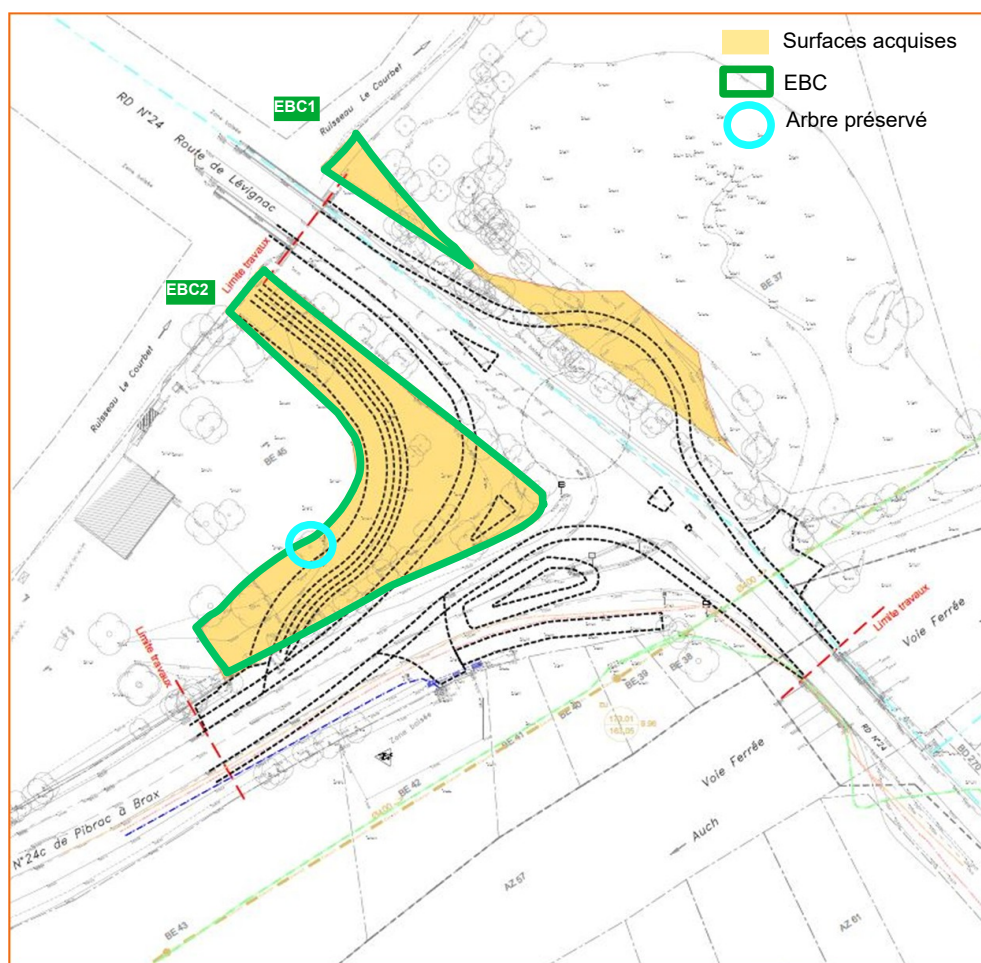
Source : Plan de Projet - BE Betem Infra Mars 2023

Foncier et urbanisme

La réalisation de cet aménagement sécuritaire nécessite des aménagements sur des parcelles connexes à l'espace public actuel.

Toulouse Métropole termine les acquisitions à l'amiable lui assurant la maîtrise foncière des terrains concernés.

Par contre certaines de ces emprises sont des Espaces Boisés Classés dans le document d'urbanisme actuellement en vigueur. Leur déclassement est un préalable nécessaire à la réalisation de ce projet.



Plan des emprises foncières acquises + Localisation des surfaces en EBC

Source : Plan parcellaire - niveau Projet

Devenir des zones en EBC

La zone EBC1 correspond à une zone de reprise du talus et des ouvrages hydrauliques afin de permettre l'adaptation de la voie d'accès et de son accotement en approche du futur giratoire. A l'issue des travaux, ce talus sera recouvert de terre végétale et replanté.

La zone EBC2 correspond à l'emprise nécessaire à la réalisation d'une partie du giratoire, du talus (zone à fort dénivelé), des fossés et ouvrages hydrauliques ainsi que de l'aménagement d'une voie d'entretien en pied de fossés et talus. En effet, la forte hauteur de remblai sur ce quart nord ouest du giratoire contraint les conditions d'entretien ultérieur de ces ouvrages depuis la voie principale. Cette zone sera en effet en partie remblayée sur une hauteur de 4 m à 5 m environ avec des talus à 3H/2V. Ce talus sera végétalisé à l'issue des travaux.

Gestion des eaux

La gestion des eaux a été un sujet important pour la conception de ce projet de giratoire, au regard notamment de la proximité du ruisseau Le Courbet et du caractère inondable de la zone d'études.

Les eaux pluviales sont en effet aujourd'hui gérées par un réseau de fossés essentiellement situés le long des infrastructures existantes, ayant pour exutoire le ruisseau le Courbet situé au nord, en plusieurs points de rejets.

Une étude hydraulique a été menée afin de déterminer les impacts du projet sur les bassins versants de la zone d'étude. Le projet n'engendre pas de nouveau rejet sur Le Courbet. Les bassins versant seront localement modifiés par le projet de giratoire qui prévoit bien toutes les mesures de gestion et de régulation compatibles avec les documents cadre de Toulouse Métropole.

Aménagement paysager

Le projet de réalisation du giratoire impacte près de 1 260 m² d'espaces boisés classés.

La végétation actuelle se compose essentiellement d'acacias et ne présente pas un caractère remarquable. Les essences présentes sur le site sont très mellifères et représentent une source de nourriture pour les pollinisateurs au printemps. L'état sanitaire est partiellement altéré.

À proximité immédiate des deux zones étudiées, il existe de nombreux espaces boisés pouvant accueillir la biodiversité animale.



Un travail d'optimisation des emprises projets a été fait en phase d'études afin de limiter l'impact sur la végétation existante. Un des arbres à plus fort développement a ainsi pu être évité à l'angle de la M24c et de la future voie d'entretien (voir carte ci-avant).

Malgré cette démarche la majorité des sujets présents sur l'aire du projet sont amenés à disparaître pour mettre en place le futur giratoire et ses dépendances (talus, voies d'entretien...).

En conséquence, Toulouse Métropole a prévu en compensation un projet présentant un volet paysager adapté au site réaménagé.

Zone EBC1

Sur la zone nord est de la M24, dénombré comprend 23 arbres en diffus sur un couvert plus dense et avec une hauteur entre 10 et 15 mètres. Ils ne rentrent pas dans la classification d'arbre d'alignement au titre de l'article 350-3 du code de l'environnement. Ces arbres sont situés à l'arrière d'une glissière de sécurité, en partie en domaine public. Avec 4 essences de feuillus recensées, la diversité spécifique est faible. Le robinier faux acacias représente près de 83% du total. Des sureaux en arbustes ont également été relevés.

Coté état sanitaire, 2 acacias présentent des descentes de cimes plus ou moins importantes pouvant se briser et tomber en domaine public.

Zone EBC2

Sur la zone nord ouest de l'aménagement projeté, il a été dénombré près de 70 arbres et arbustes en diffus ayant pour certains, une hauteur de 15 à 20 mètres. Ils ne rentrent pas dans la classification d'arbre d'alignement au titre de l'article 350-3 du code de l'environnement. Ces arbres sont situés pour 1/3 en domaine public (hors EBC) et pour 2/3 en domaine privé, tous deux séparés par une clôture.

Sur la zone de l'EBC2 il a été recensé 7 essences de feuillus. Le robinier faux acacias représente près de 90% des sujets. Les autres espèces relevés sont l'érable, le merisier, le figuier et le bouleau silver. Un taillis de bambou a également été repéré en milieu de parcelle.

Coté état sanitaire, plusieurs sujets sont altérés : 3 acacias sont morts dont un tombé en domaine privé, 6 acacias présentent des descentes de cimes plus ou moins importantes pouvant se briser et tomber en domaine public ou privé et 2 acacias présentent une branche cassée.

Projet paysager

Le projet d'aménagement a été travaillé sur les différentes phases d'études afin de réduire à minima l'impact sur la végétation actuelle. Cependant, sur toute l'emprise du projet présentée ci-dessus la végétation existante ne pourra être maintenue pour les besoins de réalisation du giratoire.

Afin de compenser cet impact, Toulouse Métropole s'est entouré d'un bureau d'étude paysagiste afin de proposer un projet qualitatif d'accompagnement paysager de ce projet de création de giratoire :

- débitumisation des surfaces de voirie non utilisées
- végétalisation de l'anneau central du giratoire
- végétalisation des talus
- aménagement d'un bassin pluvial planté

L'esquisse du rond point de la Chauge s'inspire du cycle de vie de la forêt de Bouconne et de son rôle de production.

La palette végétale proposée est adaptée au climat toulousain.



Projet paysager – Source : Etude paysagère BE APUC 07/2023

Phase travaux

Le délai prévisionnel pour le chantier est de 9 mois.

L'alternat de circulation sera privilégié. Toutefois des déviations / coupures de circulation pourront être envisagées par la D37.

La partie "est" de l'anneau du giratoire est située hors voirie existante et pourra être réalisée en première partie et servira de déviation pendant les travaux sur la partie "ouest" de l'anneau.

La couche de roulement et le marquage seront réalisés de nuit.

→ **Au regard des éléments présentés ci-dessus, le projet de réalisation d'un giratoire à l'angle des routes métropolitaines M24 et M24c relève de l'intérêt général.**