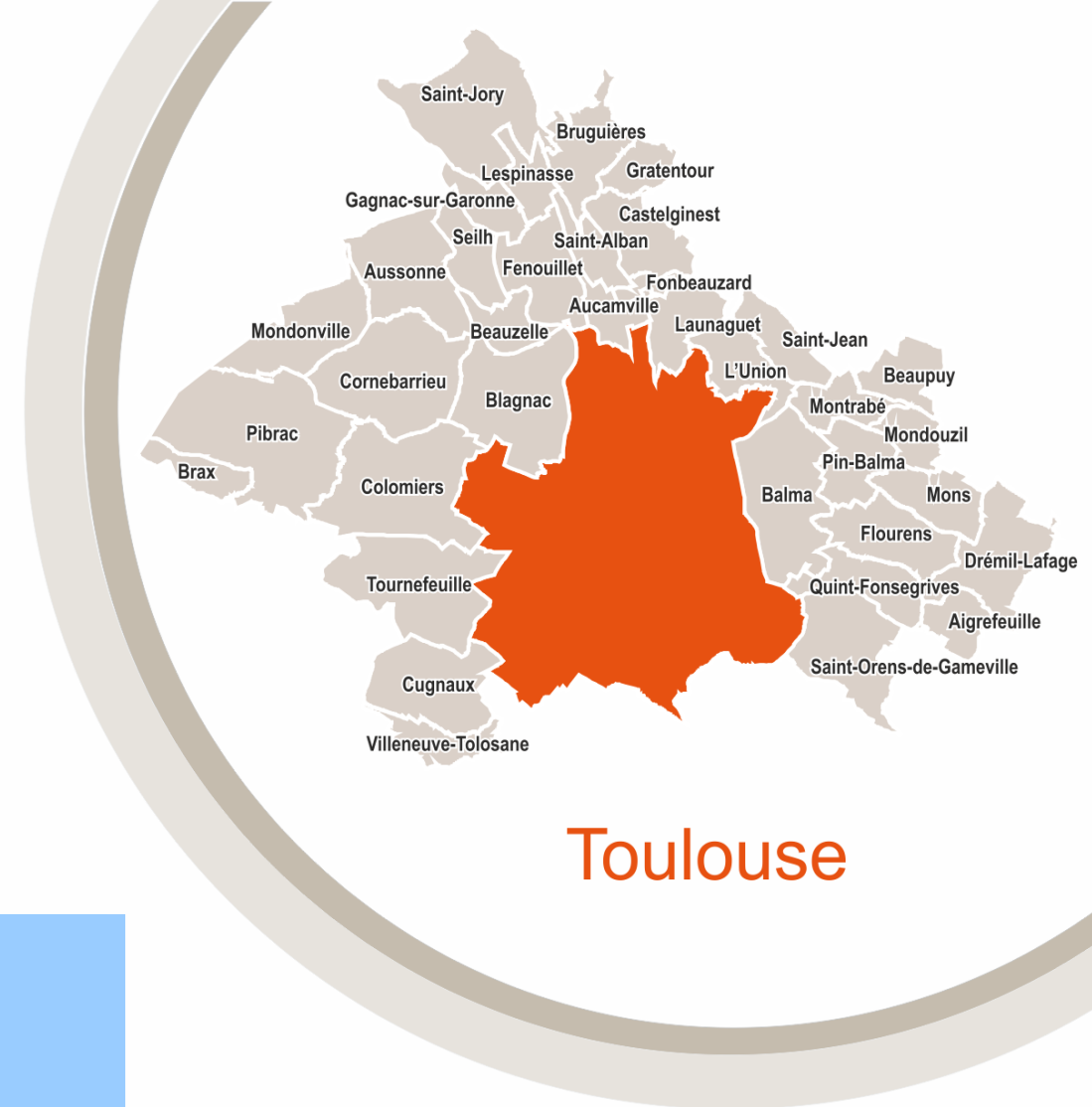


Plan Local d'Urbanisme



« **Jonction Est** »

Mise en compatibilité du PLU

par arrêté préfectoral du 28/10/2025

1 – Rapport de Présentation

1D - Explication des choix retenus ...

**1D2 – pour établir les Zones, le Règlement, les OAP
et les changements apportés**

Dossier d'enquête unique préalable

- Déclaration d'Utilité Publique
- Autorisation environnementale
- Mise en compatibilité des PLU de Toulouse, Quint Fonsegrives et Balma
- Détermination des parcelles à déclarer cessibles

Projet de la Jonction Est

VOLUME 4 – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Pièce 4A : Mise en compatibilité des PLU de Toulouse,
Quint-Fonsegrives et Balma

Novembre 2024



Note à l'attention du lecteur :

Le projet de Mise en Compatibilité des PLU de Quint Fonsegrives, Balma et Toulouse a été soumis aux personnes publiques associées et présenté en réunion d'examen conjoint du 19 octobre 2024.

A ce stade aucune modification du dossier de MECDU n'est réalisée.

Par ailleurs, suite à l'avis de l'Autorité environnementale (Ae) sur l'étude d'impact et l'évaluation environnementale de la MECDU, et à l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN), un mémoire en réponse a été établi par Toulouse Métropole et ASF. Ce mémoire est inséré dans la pièce 1F du dossier d'enquête publique, à laquelle il convient de se référer.



Afin de tenir compte des observations de l'Ae et du CNPN, les maîtres d'ouvrage ont ajusté des éléments des dossiers d'Etude d'impact et du volet Espèces protégées. Des notes spécifiques sont intégrées dans la marge des documents permettant au lecteur de repérer les éléments complétés ou précisés par le mémoire en réponse.

Le présent document n'a pas fait l'objet de modification suite à ces ajustements.

Jonction Est

Dossier d'enquête unique préalable - Volume 4 – MISE en compatibilité des Documents d'urbanisme
Pièce 4A : Mise en compatibilité des PLU de Toulouse, Quint-Fonsegrives et Balma
Toulouse Métropole

VERSION	DESCRIPTION	ÉTABLI(E) PAR	APPROUVÉ(E) PAR	DATE
Vo	Document de présentation	NMO		23/03/2022
V1	MECDU – Conseil Communautaire	NMO	PBt	08/06/2023
V2	Document pour instruction	NMO	PKs	28/07/2023
V3	Document pour instruction – retour phase complétude / CIA	NMO	PBt	23/02/2024
V4	Document pour enquête publique	NMO	PBt	20/11/2024
ARTELIA Villes & Territoires 15 allée de Bellefontaine – BP 70644 – 31106 TOULOUSE Cedex 1 – TEL : 05 62 88 77 00				

SOMMAIRE

Sommaire 2

A. Préambule 6

B. Procédure et contenu du dossier de mise en compatibilité 8

B.1. Objet et choix de la procédure 9

B.1.1. Objet et cadre de l'opération 9

B.1.2. La procédure de mise en compatibilité 9

B.1.3. Evaluation environnementale de la mise en compatibilité 10

B.2. Articulation des procédures en lien et calendrier 11

B.2.1. Le déroulement de la procédure 11

B.2.1.1. Initiative de la procédure 11

B.2.1.2. Réunion d'examen conjoint 11

B.2.1.3. Consultation de l'Autorité Environnementale 11

B.2.1.4. L'enquête publique 11

B.2.1.5. L'avis de l'organe délibérant de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunal compétent ou du Conseil Municipal 11

B.2.1.6. La Déclaration d'Utilité Publique 12

B.2.2. Le contenu du dossier 12

B.2.3. Articulation des procédures en lien avec le PLU : 12

C. Objectifs et présentation du projet 13

C.1. Contexte général 14

C.2. Objectifs du projet 16

C.2.1. Accompagnement du développement de l'Est toulousain 16

C.2.2. Amélioration du fonctionnement du périphérique Est par la réorganisation du trafic périurbain et la proposition d'alternatives 18

C.2.3. sécurisation des conditions de circulation 18

C.2.4. Amélioration de l'offre de transport en commun et du réseau de liaisons douces : un intérêt multimodal 19

C.2.4.1. Amélioration de l'offre de transports en commun 19

C.2.4.2. Amélioration du réseau modes doux 19

C.2.5. Conclusion sur l'intérêt du projet 21

C.3. Historique du projet 21

C.4. Principales caractéristiques du projet 23

C.4.1. Les emprises projet et travaux 24

C.4.2. Les emprises du projet au regard de la consommation d'Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (ENAF) 26

C.4.3. Les travaux sous maîtrise d'ouvrage du Réseau Autoroutes du Sud de la France (ASF) 27

C.4.3.1. Caractéristiques de l'échangeur 27

C.4.3.2. Caractéristiques des voies d'entrecroisement 27

C.4.4. Les travaux sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole 28

C.4.4.1. Caractéristiques de la liaison Jonction Est 28

C.4.4.2. Les ouvrages de franchissement 29

C.4.4.3. Les rétablissements d'accès 30

C.4.4.4. La continuité cyclable et piétons 31

C.5. Un projet intégré dans le paysage et son environnement 32

C.5.1. L'intégration paysagère 32

C.5.2. La prise en compte des enjeux du secteur 34

C.5.2.1. Enjeux humains 34

C.5.2.2. Enjeux physiques, paysagers et naturels 34

C.6. Articulation avec les autres documents d'urbanisme, plans et programmes avec lesquels il doit être compatible 37

C.6.1. Le SCoT 37

C.6.2. Le Projet Mobilités 40

C.6.2.1. Le Plan des Déplacements Urbain (PDU) de 2012 40

C.6.2.2. Projet Mobilités 2020.2025.2030 42

C.6.3. Prise en compte du PCAET 43

C.6.4. SDAGE Adour Garonne et SAGE Hers Mort Girou 44

C.6.4.1. SDAGE Adour Garonne 2022-2027 44

C.6.4.2. Le SAGE Hers Mort – Girou 51

C.6.5. Compatibilité avec le PPRI 53

C.7. Enjeux environnementaux et état initial de l'environnement 55

C.7.1. Rappel du contexte réglementaire 55

C.7.2. Principaux enjeux issus de l'état initial de l'environnement du projet 55

C.7.2.1. Environnement physique 55

C.7.2.2. Environnement naturel 56

C.7.2.3. Environnement patrimonial et paysager 57

C.7.2.4. Environnement humain 57

C.7.2.5. Infrastructures de transport 57

C.7.2.6. Cadre de vie et nuisances 57

D. Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, commune de Toulouse avec le projet 59

D.1. Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de Toulouse Métropole, commune de Toulouse 60

D.1.1. Incidences du projet sur le rapport de présentation (Pièce 1) 60

D.1.2. Incidences du projet sur le PADD (Pièce 2) 60

D.1.3. Incidences sur les OAP (pièce 3) 61

D.1.3.1. Incidences sur les OAP Thématique (3A) 61

D.1.3.2.	Incidences sur les OAP de type aménagement (3B)	61
D.1.4.	Incidences du projet sur les pièces réglementaires (Pièce 4)	62
D.1.4.1.	Règlement écrit (pièce 4A)	62
D.1.4.2.	Document graphique du Règlement (pièces 4B)	62
D.1.4.3.	Liste des Emplacements réservés, servitudes pour équipements publics	64
D.1.4.4.	Listes des éléments Bâti Protégés (pièces 4D) et liste des espaces verts protégés (pièces 4E)	65
D.1.5.	Incidence du projet sur les annexes	65
D.1.5.1.	Servitudes d'Utilités Publiques – SUP (pièces 5A)	65
D.1.5.2.	Annexes sanitaires (pièces 5B)	65
D.1.5.3.	Graphiques d'information (pièce 5C)	65
D.1.5.4.	Autres annexes (pièces 5E)	66
D.2.	Modifications apportées au PLU de Toulouse Métropole, commune de Toulouse	67
D.2.1.	Les évolutions apportées aux pièces réglementaires	68
D.2.1.1.	Evolution du document graphique du règlement (pièce 4B)	68
D.2.1.2.	Modification de la liste des emplacements réservés et servitudes d'équipements publics (Pièce 4C)	76
D.2.2.	Modification des annexes	76
D.2.2.1.	Modification du graphique d'information concernant le droit de préemption urbaine	76
E.	Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, commune de BALMA avec le projet	77
E.1.	Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de Toulouse Métropole, commune de Balma	78
E.1.1.	Incidences du projet sur le PADD (Pièce 1)	78
E.1.2.	Incidences sur les OAP (pièce 2)	79
E.1.3.	Incidences du projet sur le rapport de présentation (pièce 3)	79
E.1.4.	Incidences du projet sur les pièces réglementaires (Pièce 4)	79
E.1.4.1.	Règlement écrit (pièce 4a)	79
E.1.4.2.	Document graphique au 1/5000 ^{ème} (pièce 4b)	80
E.1.4.3.	Liste des Emplacements réservés (Pièce 4c)	80
E.1.5.	Incidence du projet sur les annexes (Pièces 5)	81
E.1.5.1.	Servitudes d'Utilités Publiques (5a) – SUP La zone d'étude est concernée par trois servitudes inscrites au PLU de Balma : 81	
E.1.5.2.	autres annexes	81
E.1.6.	Incidences du projet sur les documents d'information (Pièces 6)	81
E.2.	Modifications apportées au PLU de Toulouse Métropole, commune de Balma	82
E.2.1.	Les évolutions apportées aux pièces réglementaires	83
E.2.1.1.	Evolution du document graphique du règlement (pièce 4B)	83
E.2.1.2.	Modification de la liste des emplacements réservés (Pièce 4C)	88
F.	Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, commune de Quint Fonsegrives avec le projet	89
F.1.	Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de Toulouse Métropole, commune de Quint-Fonsegrives	90

F.1.1.	Incidences du projet sur le rapport de présentation (pièce 2)	90
F.1.2.	Incidences du projet sur le PADD (Pièce 3)	90
F.1.3.	Incidences sur les OAP (pièce4)	91
F.1.4.	Incidences du projet sur les pièces réglementaires (Pièces 5)	91
F.1.4.1.	Règlement écrit (pièce 5a)	91
F.1.4.2.	Document graphique du Règlement (pièce 5b)	91
F.1.4.3.	Liste des Emplacements réservés (Pièce 5c)	91
F.1.5.	Incidence du projet sur les annexes (Pièces 6)	91
F.1.5.1.	Servitudes d'Utilités Publiques – SUP (pièces 6a)	91
F.1.5.2.	autres annexes	92
F.1.6.	Incidences du projet sur les documents d'information (Pièces 7)	92
F.2.	Modifications apportées au PLU de Toulouse Métropole, commune de Quint-Fonsegrives	93
F.2.1.	Les évolutions apportées aux pièces réglementaires	94
F.2.1.1.	Evolution du document graphique du règlement (pièce 5b)	94
F.2.1.2.	Modification de la liste des emplacements réservés (Pièce 5C)	97
G.	Evaluation environnementale	98
G.1.	Introduction	99
G.2.	Incidences du projet et de la MECDU sur l'environnement et mesures	99
G.2.1.	Les incidences notables de la mise en comptabilité du projet Jonction Est avec les PLUs sur les paysages et le patrimoine bâti, et les mesures mises en œuvre pour les supprimer, les réduire ou les compenser	99
G.2.1.1.	Incidences de la mise en compatibilité	99
G.2.1.2.	Rappel des mesures prises par le projet de la Jonction Est	99
G.2.2.	Les incidences notables de la mise en comptabilité du projet Jonction Est avec le PLU sur la trame verte et bleue et la consommation d'espace, et les mesures mises en œuvre pour les supprimer, les réduire ou les compenser	99
G.2.2.1.	Incidences de la mise en compatibilité	99
G.2.2.2.	Rappel des mesures prises par le projet de la Jonction Est	100
G.2.3.	Les incidences notables de la mise en comptabilité du projet Jonction Est avec le PLU sur la ressource en eau et la gestion des effluents, et les mesures mises en œuvre pour les supprimer, les réduire ou les compenser	100
G.2.3.1.	Incidences de la mise en compatibilité	100
G.2.3.2.	Rappel des mesures prises par le projet de la Jonction Est	100
G.2.4.	Les incidences notables de la mise en comptabilité du projet Jonction Est avec le PLU sur les choix énergétiques, les émissions de gaz à effet de serre et la qualité de l'air, et les mesures mises en œuvre pour les supprimer, les réduire ou les compenser	101
G.2.4.1.	Incidences de la mise en compatibilité	101
G.2.4.2.	Rappel des mesures prises par le projet de la Jonction Est	101
G.2.5.	Les incidences notables de la mise en comptabilité du projet Jonction Est avec le PLU en matière de risques et nuisances, et les mesures mises en œuvre pour les supprimer, les réduire ou les compenser	101
G.2.5.1.	Incidences de la mise en compatibilité	101

G.2.5.2. Rappel des mesures prises par le projet de la Jonction Est	101
G.3. Analyse de la consommation d'ENAF du projet	101
G.3.1. Etat actuel de l'occupation des sols	102
G.3.2. Consommation d'espaces par le projet	103
G.4. Natura 2000	105
G.4.1. Rappel du contexte réglementaire	105
G.4.2. Site Natura 2000 concerné par le projet	105
G.4.3. Incidences potentielles du projet sur le réseau Natura 2000	105

Figures générales :

Figure 1 : localisation du secteur de la Jonction Est	14
Figure 2 : présentation du projet Jonction Est	15
Figure 3 Localisation des projets urbains et de transports à proximité de la Jonction Est	16
Figure 4 : Pacte Urbain : Secteur Marcaissonne – Malepère – Saune : Scénario cible de développement urbain au-delà de 2030 : Un territoire qui participe au rayonnement de la Porte métropolitaine « Méditerranée » – Source : AUAT – 2018	17
Figure 5 : – Périmètres d'analyse des études de trafics	17
Figure 6 : complément Modes doux apporté au niveau de la Jonction Est	19
Figure 7 : Réseau Rev prévu sur l'agglomération	20
Figure 8 : Action B4 extraite du rapport du PPA de l'agglomération toulousaine	20
Figure 9 : Projet présenté en concertation en 2016	22
Figure 10 : Le projet Jonction Est - 2023	24
Figure 11 : Localisation des emprises travaux et projet par maître d'ouvrage	25
Figure 12 : Occupation des sols avec le projet Jonction Est – zoom sur la section courante	26
Figure 13 : Occupation des sols dans l'aire d'étude avec le projet Jonction Est	26
Figure 14 : Travaux sur l'échangeur et les voies d'entrecroisement	27
Figure 15 : Travaux de la section courante Jonction Est	28
Figure 16 : Localisation des ouvrages d'art- Source : ARCADIS, AVP	29
Figure 17 : Schéma du tracé du nouveau raccordement de la zone d'activité de la Plaine – source : Toulouse Métropole	30
Figure 18 : Localisation des principaux rétablissements d'accès.	30
Figure 19 : Localisation des continuités piétons/cycles	31
Figure 20 : Insertion paysagère de l'échangeur	32
Figure 21 : Insertion paysagère de la section courante	33
Figure 22 : Synthèse des enjeux pour le milieu naturel (BIOTOPE, 2020)	35
Figure 23 : localisation des sites de compensations au regard du projet Jonction Est (en blanc)	36
Figure 24 : Communautés de communes et communes du SCoT – Source : BILAN 2008-2018 Quelles évolutions au regard des objectifs du SCoT de 2012 ? - Avril 2018 SMEAT	37
Figure 25 : hiérarchisation urbaine – Scot 2017	38
Figure 26 : territoire de développement – Scot 2017	38
Figure 27 localisation des projets de voirie du SCoT	39
Figure 28 : Les espaces naturels et agricoles- Scot 2017	39
Figure 29 : Continuités écologiques faisant coupure entre les fronts d'urbanisation	40
Figure 30 : Enjeux sur le bassin versant de l'Hers Mort Girou et mesures du PDM du SDAGE 2022-2027 associées	50
Figure 31 : Le SAGE Hers Mort Girou	51
Figure 32 : carte générale des prescriptions des PPRI sur la zone d'étude	54
Figure 33 : Profil hydromorphologique de l'Hers	55

Figure 34 : Enjeux du milieu naturel sur la zone d'étude - Source : Biotope	56
Figure 35 : Enjeux paysagers du secteur - Source : AEI	57
Figure 42 : Occupation actuelle des sols sur les communes concernées par le projet	102
Figure 43 : Occupation actuelle des sols sur l'aire d'étude concernée par le projet	103
Figure 44 : Occupation des sols dans l'aire d'étude avec le projet Jonction Est	104
Figure 45 : Occupation des sols avec le projet Jonction Est – zoom sur la section courante	104

Figures MECDU PLU Toulouse

MECDU PLU Toulouse - Figure 1 : Localisation de l'aire d'étude sur la pièce 4B1	62
MECDU PLU Toulouse - Figure 2 :	63
MECDU PLU Toulouse - Figure 3 : Localisation de l'emplacement réservé n°322	64
MECDU PLU Toulouse - Figure 4 : Carte du DPU	66
MECDU PLU Toulouse - Figure 5 : Localisation de l'intersection entre le PSS et le projet - Source : Graphique d'information PLU de Toulouse	66
MECDU PLU Toulouse - Figure 6 : Bordereau des pièces du PLU modifié	67
MECDU PLU Toulouse - Figure 7 : Superposition du projet avec les emplacements réservés dédiés à la SNCF.	68
MECDU PLU Toulouse - Figure 8 : Proposition de déplacement de l'ER 322 sur la commune de Toulouse	69
MECDU PLU Toulouse - Figure 9 : cohérence des modifications dans les PLU de Toulouse et Balma	69
MECDU PLU Toulouse - Figure 10 : Points d'attentions pour l'ajustement de l'emplacement réservé	70
MECDU PLU Toulouse - Figure 11 : Localisation des secteurs affectés par l'ER 882 dédié à la Jonction Est sur la commune de Toulouse au regard du projet	70
MECDU PLU Toulouse - Figure 12 : Modifications apportées à l'ER 882	70
MECDU PLU Toulouse - Figure 13 : Emplacements réservés avant MECDU – commune de Toulouse	71
MECDU PLU Toulouse - Figure 14 : Emplacements réservés après MECDU – commune de Toulouse	71
MECDU PLU Toulouse - Figure 15 : Habitats sur le site avant compensation	72
MECDU PLU Toulouse - Figure 16 : Habitats sur site après compensation.	73
MECDU PLU Toulouse - Figure 17 : modification du Zonage proposée au niveau du site de compensation n°1	73
MECDU PLU Toulouse - Figure 18 : Localisation du site de compensation Malepère et du site de compensation de Jonction Est	74
MECDU PLU Toulouse - Figure 19 : Habitats sur site de compensation n°3 avant compensation	74
MECDU PLU Toulouse - Figure 20 : Habitats sur site de compensation n°3 après mesures compensatoires	75
MECDU PLU Toulouse - Figure 21 : modification de zonage proposée sur site de compensation n°3	75
MECDU PLU Toulouse - Figure 22 : Liste des ER avant MECDU	76
MECDU PLU Toulouse - Figure 23 : Liste des ER après MECDU	76
MECDU PLU Toulouse - Figure 24 : Evolution de la zone de DPU au regard e la modification du zonage réglementaire	76

Figures MECDU PLU Balma

MECDU PLU BALMA - Figure 1 : Localisation de l'emplacement réservé n°49	80
MECDU PLU BALMA - Figure 2 : Bordereau des pièces du PLU modifié	82
MECDU PLU BALMA - Figure 3 : Superposition du projet avec les emplacements réservés dédiés à la SNCF.	83
MECDU PLU BALMA - Figure 4 : Proposition de déplacement de l'ER 49 sur la commune de Balma	84
MECDU PLU BALMA - Figure 5 : cohérence des modifications dans les PLU de Toulouse et Balma	85
MECDU PLU BALMA - Figure 6 : Points d'attentions pour l'ajustement de l'emplacement réservé	86
MECDU PLU BALMA - Figure 7 : Emplacements réservés avant MECDU – commune de Balma	87
MECDU PLU BALMA - Figure 8 : Emplacements réservés après MECDU – commune de Balma	87
MECDU PLU BALMA - Figure 9 : Liste des ER avant MECDU	88
MECDU PLU BALMA - Figure 10 : Liste des ER après MECDU	88

Figures MECDU PLU Quint-Fonsegrives

MECDU PLU Quint-Fonsegrives - Figure 1 : Bordereau des pièces du PLU modifié _____ 93

MECDU PLU Quint-Fonsegrives - Figure 2 : Localisation des secteurs affectés par l’ER 6 dédié à la Jonction Est sur la
commune de Quint Fonsegrives au regard du projet _____ 94

MECDU PLU Quint-Fonsegrives - Figure 3 : Modifications apportées à l’ER 6 _____ 95

MECDU PLU Quint-Fonsegrives - Figure 4 : Emplacements réservés avant MECDU – commune de Quint-Fonsegrives _____ 96

MECDU PLU Quint-Fonsegrives - Figure 5 : Emplacements réservés après MECDU – commune de Quint-Fonsegrives _____ 96

MECDU PLU Quint-Fonsegrives - Figure 6 :Liste des ER avant MECDU _____ 97

MECDU PLU Quint-Fonsegrives - Figure 7 : Liste des ER après MECDU _____ 97



A. PREAMBULE

Le Tribunal Administratif de Toulouse, par décisions du 30 mars 2021 et du 20 mai 2021, a annulé le Plan local d'Urbanisme intercommunal - Habitat (PLUi-H) de Toulouse Métropole qui avait été approuvé le 11 avril 2019. Les documents d'urbanisme communaux en vigueur avant l'approbation du PLUi-H sont donc redevenus applicables à la date du 20 mai et servent désormais de référence à l'instruction des autorisations d'urbanisme, dans l'attente d'une nouvelle élaboration d'un document d'urbanisme intercommunal.

De ce fait :

- le PLU de Toulouse Métropole, commune de Toulouse approuvé le 27/06/2013 et dont la dernière procédure a été approuvé le 7/12/2023 (MEC8) est aujourd'hui le document d'urbanisme applicable sur le territoire communal de Toulouse
- Le PLU de Toulouse Métropole, commune de Balma approuvé le 22 septembre 2005 et dont la dernière procédure a été approuvée le 17/12/2015 est aujourd'hui le document d'urbanisme applicable sur le territoire communal de Balma ;
- Le PLU de Toulouse Métropole, commune de Quint-Fonsegrives approuvé le 22 octobre 2007 et dont la dernière procédure de modification (6^{ème}) a été approuvée le 12/10/2023 est aujourd'hui le document d'urbanisme applicable sur le territoire communal de Quint Fonsegrives.

Parallèlement à la présente procédure de mise en compatibilité du PLU de TM, commune de Toulouse, Toulouse Métropole élabore son PLUi-H. Cette procédure a été engagée par délibération du Conseil de la Métropole en date du 10 février 2022. Il devrait être arrêté en juin 2024, être soumis à enquête publique fin 2024/début 2025 pour une approbation en fin de la même année.

Une procédure spécifique sera initiée dès l'arrêt de ce PLUi-H pour vérifier la compatibilité du projet avec le nouveau document d'urbanisme. Au besoin, le présent dossier sera complété au moment de l'enquête publique avec les éléments de mise en compatibilité nécessaire sur le futur PLUi-H.

Le présent volume concerne donc la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Toulouse Métropole pour les communes de Toulouse, Balma et Quint-Fonsegrives.

Il présente :

- une partie commune de présentation de la procédure ;
- une partie commune de présentation du projet ;
- 3 parties correspondant aux 3 mises en compatibilité des documents d'urbanismes des 3 communes ;
- L'évaluation environnementale de cette mise en compatibilité pour le PLU de Toulouse.



B. PROCEDURE ET CONTENU DU DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE

La modification de zones naturelles NL/NS, nécessitent une évaluation environnementale comme précisé ci-après dans le contexte réglementaire.

B.1. Objet et choix de la procédure

B.1.1. Objet et cadre de l'opération

Le présent dossier de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Toulouse Métropole, commune de Toulouse, de Balma et de Quint-Fonsegrives porte sur la prise en compte du projet Jonction Est qui touche ces 3 communes.

Cette mise en compatibilité relève de l'application des articles L153-54 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Actuellement les documents d'urbanisme de Toulouse et Balma présentent une incompatibilité principale avec le projet au niveau des emplacements réservés dédiés à la SNCF pour la création d'un nouvel axe le long du périphérique. Par ailleurs, il est souhaité une adaptation des emplacements réservés à la Jonction Est sur les 3 communes au plus proche des besoins réels d'emprises du projet. Enfin il est nécessaire d'adapter le zonage sur des espaces de compensation liés au projet (engagement dans le cadre du dossier de dérogation espèces protégées). Le projet Jonction Est relève d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique qui emportera la mise en compatibilité.

Pour rendre possible la réalisation du projet tel que présenté dans le présent dossier, la mise en compatibilité se traduira principalement par les évolutions suivantes :

- Modification des emplacements réservés dédié à SNCF réseau :
 - **Modification de l'ER 322 sur la commune de Toulouse > modification des pièces graphiques et de la liste des ER**
 - **Modification de l'ER 49 sur la commune de Balma > modification des pièces graphiques et de la liste des ER**
- Modification des emplacements réservés dédiés à Toulouse Métropole pour la Jonction Est :
 - **Modification de l'ER 882 sur la commune de Toulouse > modification des pièces graphiques et de la liste des ER**
 - **Modification de l'ER 6 sur la commune de Quint Fonsegrives < modification des pièces graphiques et de la liste des ER**
- Modification du zonage sur la commune de Toulouse dans les zones de compensation en lien avec la sanctuarisation de ces secteurs pour le dossier de dérogation espèces protégées :
 - Secteur Ribaute (site 1 de compensation) : **Réduction de zones A et NL au profit d'une zone NS sur la commune de Toulouse > modification des pièces graphiques.**
 - Secteur Marcaissonne (site 3 de compensation) : **Réduction d'une zone AU0 au profit d'une zone NS sur la commune de Toulouse > modification des pièces graphiques.**

B.1.2. La procédure de mise en compatibilité

La procédure de mise en compatibilité d'un PLU est engagée, notamment conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme.

Article L.153-54

« 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. »

Article L153-55

« 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. »

Article L153-56

« Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité. »

Article L153-57

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

1° Emet 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. »

Article L153-58

« 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. »

Article L153-59

« L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la Commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-25 et L. 153-26.

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage. Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma. »

Article R. 153-14 :

« Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le Préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

Le ministre chargé de l'urbanisme contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du Préfet. »

Le présent dossier constitue la demande de mise en compatibilité de l'ensemble des pièces nécessaires des 3 PLU des communes concernées : PLU de Toulouse Métropole, commune de Toulouse, PLU de Toulouse Métropole, commune de Balma et PLU de Toulouse Métropole, commune de Quint Fonsegrives.

B.1.3. Evaluation environnementale de la mise en compatibilité

En matière d'évaluation environnementale de plans et programmes, l'article L. 300-6 du code de l'urbanisme prévoit que :

« lorsque l'action, l'opération d'aménagement ou le programme de construction est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, **les dispositions nécessaires pour mettre en compatibilité les documents d'urbanisme ou pour adapter les règlements et servitudes mentionnés au deuxième alinéa font l'objet d'une évaluation environnementale, au sens de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.** ».

Le Code de l'Urbanisme énonce à l'art. R104-9 que :

« Les plans locaux d'urbanisme, dont le territoire comprend en tout ou partie un site Natura 2000, font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :

1° De leur élaboration ;

2° De leur révision ;

3° De leur mise en compatibilité, dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, lorsque la mise en compatibilité emporte les mêmes effets qu'une révision au sens de l'article L. 153-31. »

L'article L 153-31, prévoit notamment que :

« Le plan local d'urbanisme est révisé lorsque l'établissement public de coopération intercommunale ou la commune décide :

1° Soit de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;

2° Soit de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;

3° Soit de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance.

4° Soit d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser qui, dans les neuf ans suivant sa création, n'a pas été ouverte à l'urbanisation ou n'a pas fait l'objet d'acquisitions foncières significatives de la part de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, directement ou par l'intermédiaire d'un opérateur foncier. »

Dans le cadre du projet de Jonction Est, 3 PLU sont concernés par une mise en compatibilité (Balma, Quint-Fonsegrives et Toulouse) Cependant, seule la MECDU réalisée sur le PLU de Toulouse peut être considérée comme emportant les mêmes effets qu'une révision en modifiant des zonages N et A au niveau du projet même et des zones de compensation (sur Balma et Quint Fonsegrives, la seule modification d'Emplacements Réservés

n'emporte pas les effets d'une révision) . A noter par ailleurs que la transformation d'un zonage Au en zonage N prévue pour une zone de compensation est exemptée d'évaluation environnementale. Dans le cadre du présent dossier, au regard de cette analyse du code de l'environnement et des enjeux environnementaux, Toulouse Métropole présente une évaluation environnementale de la MECDU de PLU de Toulouse.

Enfin, les dispositions générales du code de l'urbanisme prévoient à l'art. R104-2 que : « l'évaluation environnementale effectuée à l'occasion d'une évolution du document d'urbanisme prend la forme soit d'une nouvelle évaluation environnementale, soit d'une actualisation de l'évaluation environnementale qui a déjà été réalisée. »

Les PLU ayant déjà été soumis à évaluation environnementale, cette dernière (élément du rapport de présentation) sera amendée par la présente notice pour inclure les impacts sur l'environnement de cette mise en compatibilité.

La présente pièce consiste donc en la mise en compatibilité du rapport de présentation (et de l'évaluation environnementale), des pièces écrites et des pièces graphiques des 3 PLU.

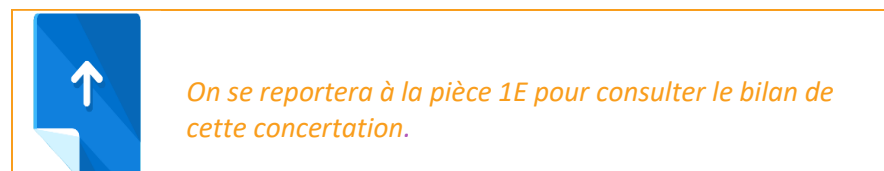
B.2. Articulation des procédures en lien et calendrier

B.2.1. Le déroulement de la procédure

B.2.1.1. Initiative de la procédure

L'initiative de la mise en œuvre de la procédure de mise en compatibilité des PLU appartient à Toulouse Métropole (article L 153-15 du Code de l'urbanisme).

Le projet de mise en compatibilité a été soumis à concertation préalable du fait de l'obligation de réaliser une évaluation environnementale. Cette concertation s'est tenue du 27 juin au 30 septembre 2022.



Dans le cas du projet de Jonction Est, au regard de la nécessité de réaliser une DUP pour bénéficier de la maîtrise foncière, c'est dans ce cadre qu'est menée la procédure de mise en compatibilité.

Le dossier de mise en compatibilité doit être composé d'une part, d'une présentation du projet concerné et, d'autre part, d'un rapport de présentation concernant la mise en compatibilité du document d'urbanisme.

B.2.1.2. Réunion d'examen conjoint

Conformément à l'article L. 153-54 et R.153-13 du Code de l'Urbanisme, une réunion d'examen conjoint est organisée avant l'enquête publique. Ainsi, les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des PLU avec la DUP font l'objet d'un examen conjoint (article L153-14) :

- du représentant de l'Etat dans le département,
- du président de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale compétent,
- du maire de la Commune concernée,
- de l'Etablissement Public chargé de l'élaboration, l'approbation, le suivi et la révision du Schéma de Cohérence Territoriale(SCoT),
- de la Région,
- du Département,
- de l'autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, dans les Périmètres de Transports Urbains,
- de l'Etablissement Public de Coopération compétent en matière de programme local de l'habitat,
- des organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux.

A l'issue de cet examen conjoint, est dressé un procès-verbal qui est joint au dossier d'enquête publique.

B.2.1.3. Consultation de l'Autorité Environnementale

L'autorité environnementale sera consultée avant le début de l'enquête publique pour les dossiers soumis à évaluation environnementale. Elle dispose d'un délai de 3 mois pour émettre son avis qui doit être joint au dossier d'enquête publique.

B.2.1.4. L'enquête publique

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité des PLU, dès lors que cette opération n'est pas compatible avec les dispositions de ces plans.

A noter que dans le cadre du projet de Jonction Est, l'enquête publique pour la DUP et la mise en compatibilité est organisée en même temps que l'enquête publique de l'autorisation environnementale.

B.2.1.5. L'avis de l'organe délibérant de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunal compétent ou du Conseil Municipal

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme -éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête-le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis, par le préfet, en fonction du cas, soit à

PROJET DE LA JONCTION EST / DOSSIER D'ENQUETE UNIQUE PREALABLE

VOLUME 4 – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME - PIECE 4A : MISE EN COMPATIBILITE DES PLU DE TOULOUSE, QUINT-FONSEGRIVES ET BALMA

l’organe délibérant de l’Etablissement Public de Coopération Intercommunale compétent dans le cas où le PLU est élaboré à l’initiative et sous la responsabilité de cet établissement, soit au Conseil Municipal, dans le cas où le PLU est élaboré à l’initiative et sous la responsabilité de la commune concernée, le cas échéant en concertation avec l’Etablissement Public de Coopération Intercommunale à fiscalité propre dont elle est membre.

Ceux-ci disposent alors d’un délai de deux mois pour donner leur avis. A défaut, ce dernier est considéré comme favorable.

B.2.1.6. La Déclaration d’Utilité Publique

Dès lors que celle-ci est prononcée, la Déclaration d’Utilité Publique de l’opération approuve les nouvelles dispositions du document d’urbanisme. La DUP mettant en compatibilité, le plan local d’urbanisme dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage. (pour votre information cf. article L.143-50 du Code de l’urbanisme)

B.2.2. Le contenu du dossier

Le présent dossier est décomposé en :

- Une partie de **présentation du projet** (présentation générale et présentation des caractéristiques amenant une modification des PLU) ;
- 3 parties permettant de présenter les mises en compatibilités des 3 documents d’urbanisme avec pour chacun : **L’analyse de la compatibilité** du projet avec le document d’urbanisme en vigueur et les **modalités de mise en compatibilité du PLU** et les modifications nécessaires des pièces du dossier concernées (rapport de présentation, règlement graphique, annexes, servitudes) ;
- **L’évaluation environnementale** de la mise en compatibilité.

B.2.3. Articulation des procédures en lien avec le PLU :

Le présent calendrier prévisionnel consolide l’ensemble des procédures envisagées auprès des différents services de l’État, notamment en termes d’évolution du droit des sols. Il doit permettre un engagement des premiers travaux début 2025.

Principales étapes et calendrier prévisionnel	
Septembre 2023	Finalisation des dossiers réglementaires (étude d’impact, loi sur l’eau, CNPN, ...)
Juin 2023	Délibération de Toulouse Métropole : - Approbation du dossier d’autorisation environnementale de la DUP, de l’enquête parcellaire et de la mise en compatibilité soumis à enquête publique unique
Septembre 2023	Dépôt des dossiers portant sur : - L’autorisation environnementale ; - La DUP et la mise en compatibilité des documents d’urbanisme ; - L’enquête parcellaire
Février 2024	Dépôt des dossiers après phase de CIA et de complétude
Automne 2024	Réunion Personnes Publiques Associées (PPA)
2 ^{ème} semestre 2024	Enquête publique conjointe
1 ^{er} semestre 2025	Décision de DUP et d’autorisation environnementale
2025/2026	Début des travaux



C. OBJECTIFS ET PRESENTATION DU PROJET

C.1. Contexte général

Aujourd'hui dans l'Est toulousain plusieurs opérations d'aménagement sont en cours (ZAC Toulouse Aérospace, ZAC Malepère) qui génèrent au fur et à mesure de nouvelles activités et attirent de nouveaux habitants. La clinique CAPIO Croix-du-Sud, pôle de santé d'envergure récemment ouverte à Quint-Fonsegrives engendre elle aussi un nouveau trafic dans ce secteur. Enfin des villes comme Balma, Quint Fonsegrives, Saint Orens de Gameville et Labège voient leurs populations croître du fait de l'aménagement de nombreux projets urbains. Elles accueillent des populations qui se déplacent sur toute la Métropole notamment en empruntant la M826 (Route de Castres) au Nord et la M2 (route de Revel) plus au sud pour atteindre le périphérique Toulousain.

En parallèle, l'offre de transports en commun s'est déjà renforcée dans ce secteur : création de la Linéo 7 du Cours Dillon (Toulouse) à Saint-Orens-de-Gameville, prolongement de la Linéo 1 des Sept Deniers (Toulouse) à Lasbordes, projet à venir de 3^{ème} ligne de métro (Toulouse Aérospace Express) et de Linéo 12 (de Borderouge à Rangueil).

La Jonction Est s'insère donc dans un projet global d'aménagement du secteur.

Les objectifs de la Jonction Est sont donc :

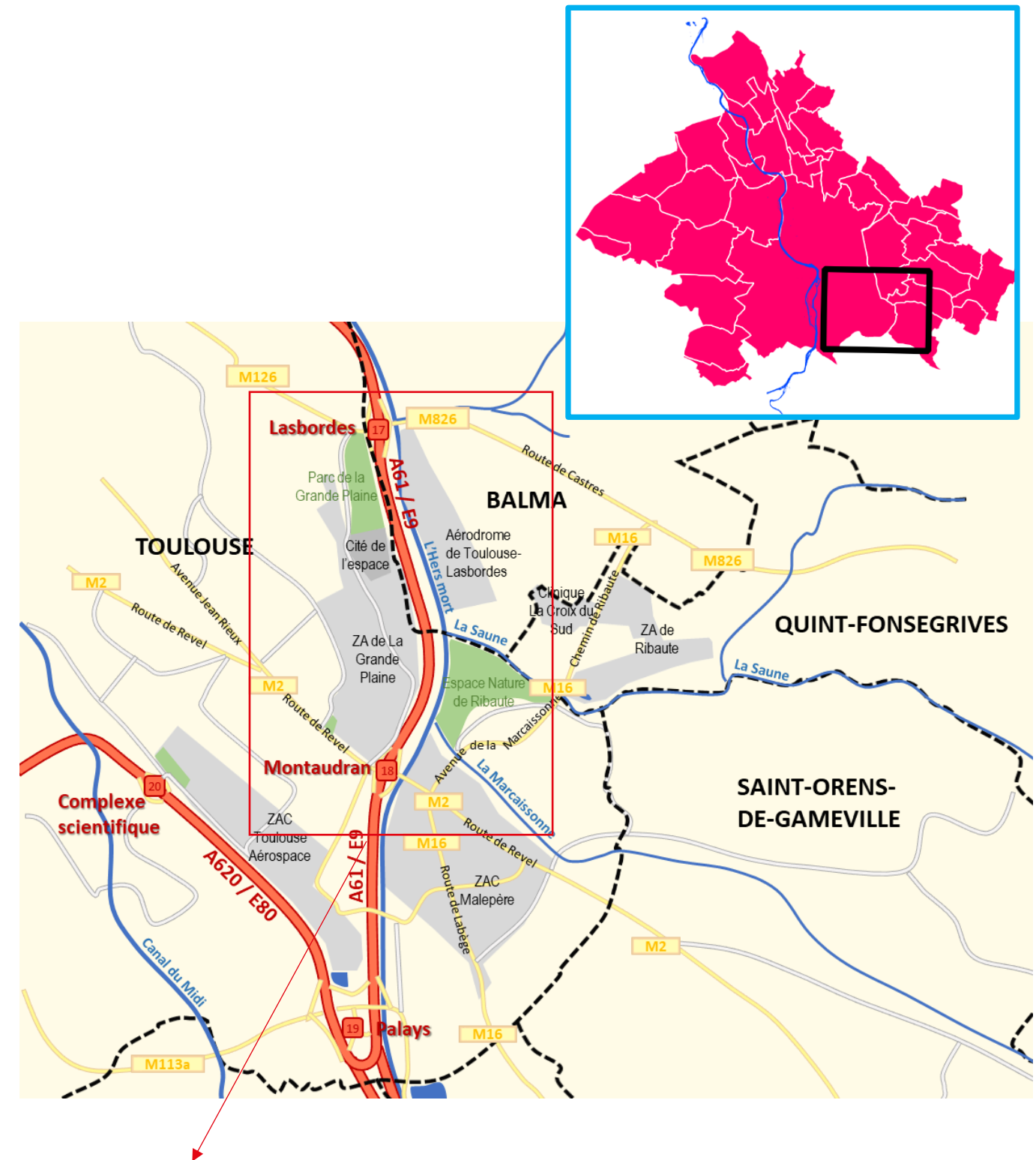
- **D'accompagner le développement de l'Est toulousain**, en particulier en améliorant la desserte des zones d'aménagement existantes et futures, ainsi que les projets nouveaux,
- **D'améliorer et sécuriser les conditions d'accès au périphérique Est** : par la création d'un nouvel échangeur qui assurera une meilleure répartition des trafics aux points d'accès au périphérique, par l'aménagement de voies auxiliaires d'entrecroisement qui contribueront à la suppression des « remontées de files », par la création d'un nouveau maillage viaire pour améliorer les conditions d'accès à l'agglomération
- **De faciliter les transports en commun aux heures de pointe**, en renforçant le maillage du réseau et en « délestent » la route de Revel et la route de Castres du trafic automobile au profit de la circulation des bus Linéo,
- **De développer et mailler les liaisons douces, piétons et cycles.**

La Jonction Est est donc un projet de liaison routière entre le périphérique Est au niveau de la ZA de La Grande Plaine (rue Maurice Hurel) et la M16 à Quint-Fonsegrives (chemin de Ribaute/ avenue de la Marcaissonne).

Ce projet comprend la réalisation d'un nouvel échangeur sur le périphérique entre ceux de Montaudran (n°18) et de Lasbordes (n°17), d'une desserte de la ZA de la Grande Plaine ainsi que d'une infrastructure de liaison incluant piétons et cycles.

La Maîtrise d'Ouvrage est assurée par deux Maitres d'Ouvrages : Toulouse Métropole et Réseau Autoroutes de Sud de la France (ASF – appartenant à VINCI Autoroutes).

La figure ci-après illustre la situation géographique du projet :



Localisation
de la
Jonction Est

Figure 1 : localisation du secteur de la Jonction Est

Le projet se compose des éléments suivants, visibles sur la figure ci-contre :

- un échangeur entre ceux de Montaudran (n°18) et de Lasbordes (n°17) avec des voies auxiliaires d'entrecroisement ;
- 2 ouvrages de franchissement du périphérique (2 x 2 voies) ;
- une infrastructure de liaison 2x2 voies avec la M16 (chemin de Ribaute) ;
- une liaison modes doux (voie verte piétons et cycles) de la rue Dassault à la M16 (chemin de Ribaute) et la mise en place de trottoirs sur la rue Maurice Hurel.
- la desserte de la ZA de la Grande Plaine par la rue Maurice Hurel ;
- 1 ouvrage de franchissement de l'Hers qui permet aussi le rétablissement de la jonction de la voie verte et du circuit sportif,
- 1 ouvrage de franchissement de la Saune.

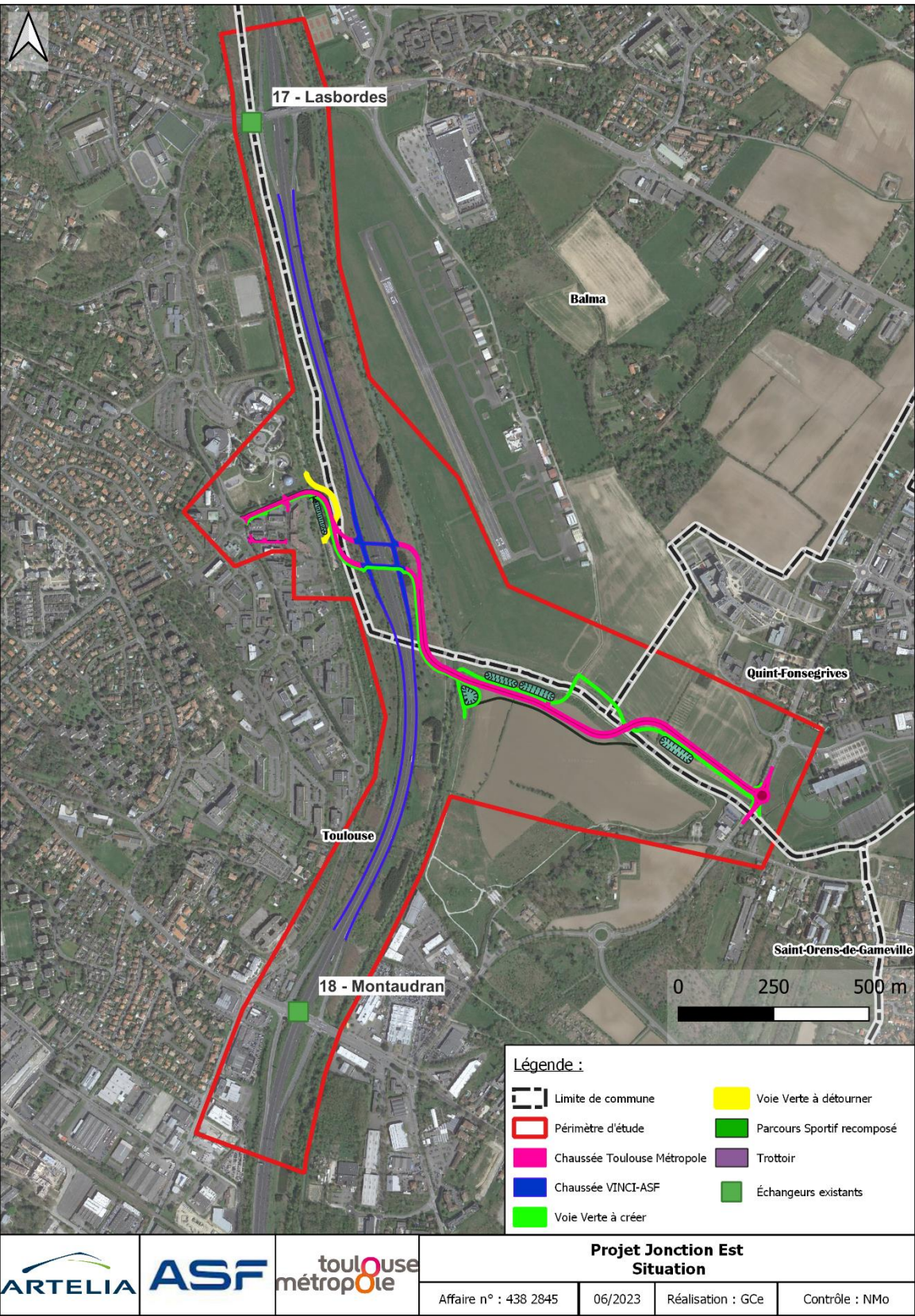


Figure 2 : présentation du projet Jonction Est

C.2. Objectifs du projet

C.2.1. Accompagnement du développement de l’Est toulousain

En accompagnement de la croissance démographique de l’agglomération toulousaine, plusieurs opérations d’aménagements viennent d’être réalisées ou sont en cours d’étude ou de réalisation dans l’Est toulousain (cf. carte ci-contre). Elles concernent soit des projets d’habitats, soit des projets de parcs d’activités ou d’équipements majeurs structurants :

- la ZAC Toulouse Aérospace (56ha) à Montaudran, nouveau pôle de recherche et d’innovation est en cours de construction. Elle accueillera des bureaux et activités tertiaires (175 500 m2), des locaux de recherche (50 000m²), logements (96 300 m2), des services communs, équipements sportifs et de loisirs et des commerces de proximité (20 000 m2) ainsi que lus de 60 000m² d’espaces verts ;
- la ZAC Malepère (113ha), avec 19 000 m² d’équipements et 90 000 m² de surfaces d’activités et 5 000m² de commerces ; projet en densification d’une zone déjà urbanisé, il permettra de prolonger le territoire de Plaine Campus et de faire le lien entre Toulouse et les grands complexes commerciaux de Labège et Saint-Orens-de-Gameville. Elle accueillera à l’horizon 2036 plus de 6700 logements ;
- la ZAC de Balma-Gramont(106 ha) qui concentre quatre quartiers à vocations différentes :
 - Eco-quartier Vidailhan : plusieurs îlots d’habitations et de bureaux, articulés autour d’un vaste jardin de 2 hectares.
 - Campus tertiaire de la Garrigue : activités tertiaires.
 - Zone d’activités de Montredon-la Tuilerie : activités artisanales et de commerce.
 - Colline de Thégra : bureaux et habitat. ;
- la clinique Croix-du-Sud avec 175 lits de chirurgie et médecine sur une surface de 33 000 m² a ouvert ses portes depuis octobre 2018 ;
- plusieurs projets de lotissements, avec notamment le projet « La Gamasse Rébeillou » (20 ha / 630 logements) sur la commune de Quint-Fonsegrives, 350 logements programmés sur le quartier Firmis à Toulouse, 1000 logements dans le secteur d’OAP Carmes Fondargent à proximité de la ZAC Malepère ou encore 86 logements prévus au Bousquet Pradelle sur la commune de Saint Orens de Gameville .

Par ailleurs le secteur est concerné par plusieurs projets de transports en commun de lignes structurantes : la ligne 3 du métro et la ligne Linéo 12.

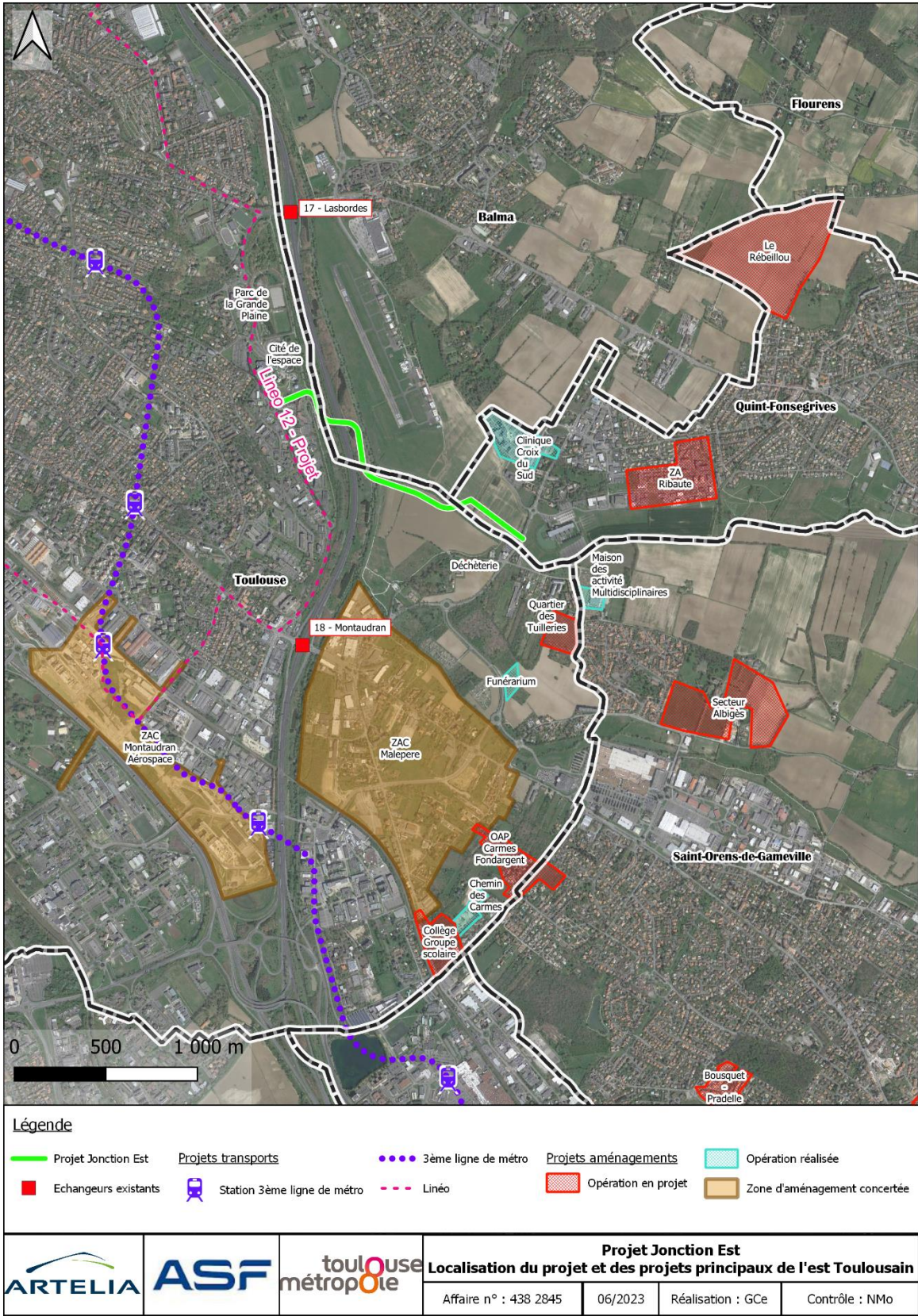


Figure 3 Localisation des projets urbains et de transports à proximité de la Jonction Est

Afin d’organiser le développement de ce secteur, Toulouse Métropole a adopté un **Pacte urbain** pour le développement du secteur Sud-Est de la Métropole en juin 2018 (DEL 18-0389). Positionné au Sud-Est de la Métropole sur les communes de Balma, Quint-Fonsegrives, Saint-Orens et Toulouse, le périmètre Marcaissonne-Malepère – Saune correspond à un territoire stratégique d’entrée de ville, en pleine mutation urbaine et situé au cœur d’un environnement naturel important.

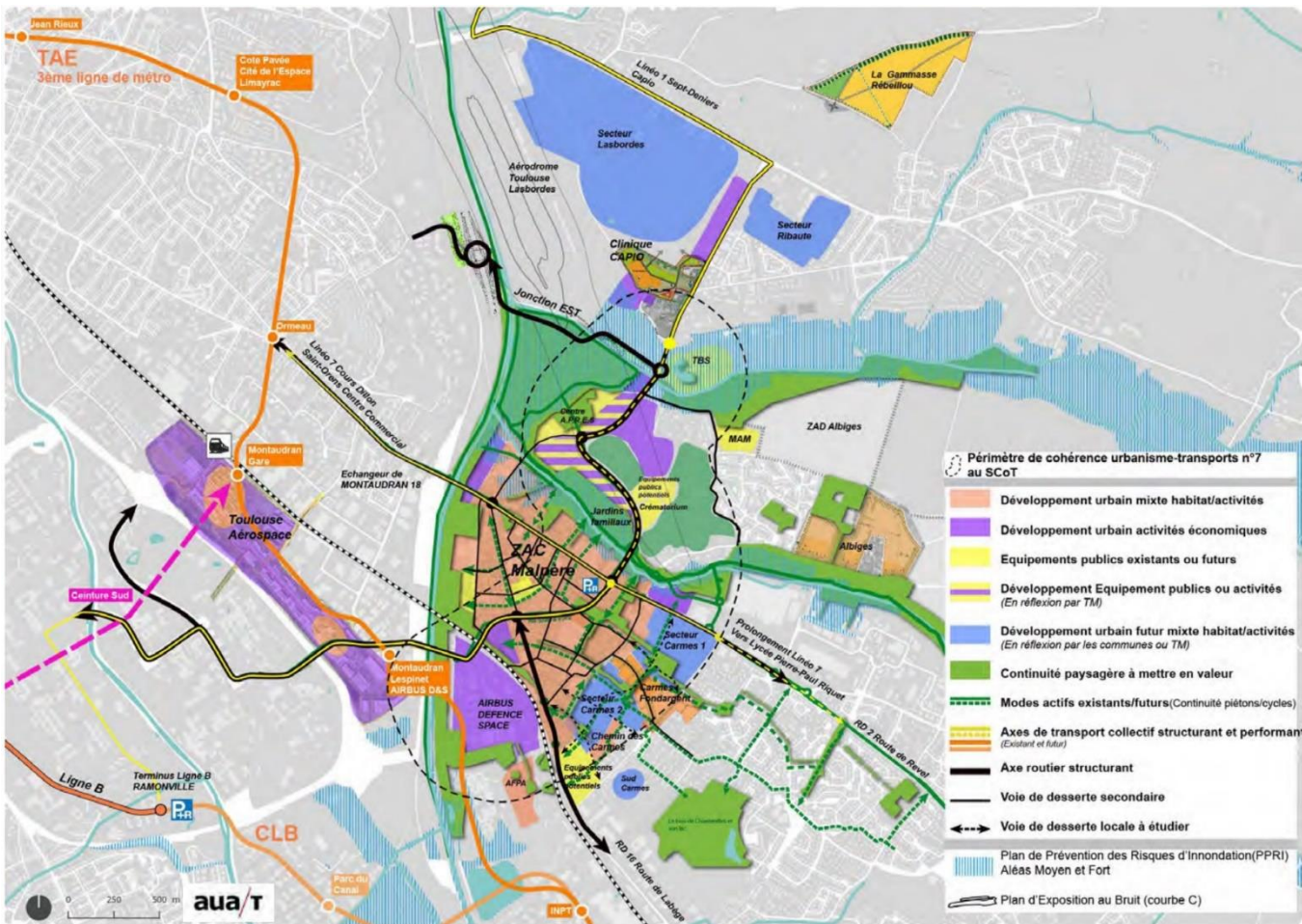


Figure 4 : Pacte Urbain : Secteur Marcaissonne – Malepère – Saune : Scénario cible de développement urbain au-delà de 2030 : Un territoire qui participe au rayonnement de la Porte métropolitaine « Méditerranée » – Source : AUAT – 2018

Dans le cadre de la mise à jour des études de trafic réalisée pour ces dossiers réglementaires, une nouvelle analyse des évolutions de population en fonction des différents outils de planification présentés ci-après (chap. A4) a été réalisée à l’échelle de l’aire d’étude présentée sur la Figure 5. Dans cette zone, à l’horizon 2030, ce sont près de 116 000 habitants qui sont attendus (soit + 44 000 habitants par rapport à 2019), et 75 000 emplois (soit + 16 000 emplois par rapport à 2019).

Les tendances démographiques et économiques à horizon 2040 prévoient sur le secteur une croissance supplémentaire de près de +9% de la population (soit + 10 000 habitants) et +11% des emplois (soit + 8500 emplois) par rapport à 2030.

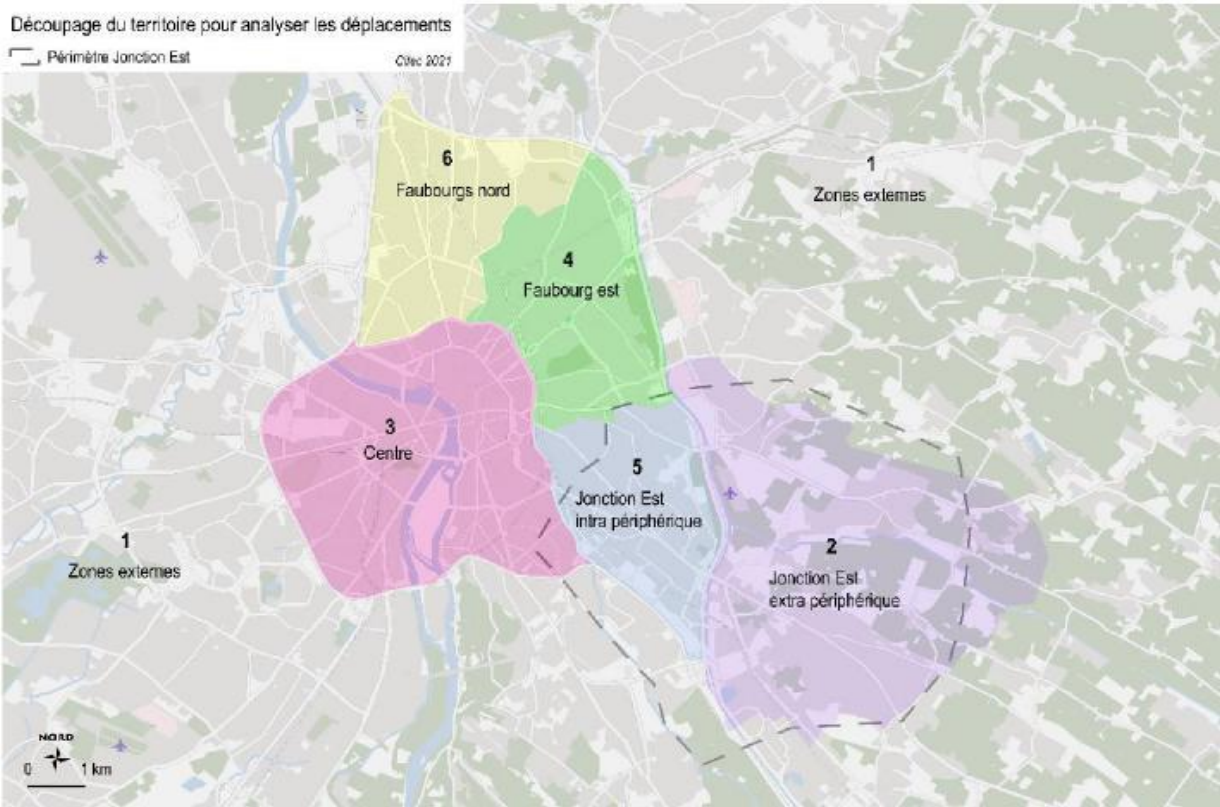


Figure 5 : – Périmètres d’analyse des études de trafics

Selon ces dernières études de trafic, intégrant les dernières tendances démographiques et les outils de planification précédemment présentés, cette croissance démographique et économique va engendrer une croissance des déplacements tous modes confondus : ce sont + 32% des déplacements en voiture qui sont attendus sur ce secteur en 2030 (ce qui représente près de 80 000 nouveaux déplacements en voiture par jour). Et ce, malgré la mise en œuvre de la politique de transport de Toulouse Métropole qui se traduit notamment par une augmentation très marquée des déplacements en transports en commun ou à vélo sur cette même période (+ 81% d’utilisation des transports en commun et + 64% d’utilisation du vélo attendus).

Les tendances démographiques et économiques à horizon 2040 prévoient sur le secteur une croissance supplémentaire de près de +9% de la population (soit + 10 000 habitants) et +11% des emplois (soit + 8500 emplois) par rapport à 2030.

Les principaux secteurs de développement sont les ZAC de Montaudran et de Malepère qui sont déjà en cours de développement. La ZAC de Malepère prévoit notamment :

- A ce jour : Environ 1600 logements ont obtenu un permis de construire, et environ 1500 logements supplémentaires sont en cours de mise au point. Aussi, à horizon 2026, ce sont près de 3000 nouveaux logements qui viendront s’ajouter aux logements existants. Cette programmation est accompagnée de la création d’équipements publics sur le secteur (collège, déchetterie...) ;
- La programmation de la ZAC, prévoit à terme, en 2036, la production de 6700 logements, visant à accueillir entre 13 000 et 15 000 habitants. La répartition des typologies des logements prévoit 60 % de « grands logements », allant du T3 au T5, dans un objectif d’accueillir des familles notamment.

Face à aux sources de déplacements liées à l’urbanisation et afin d’accompagner le développement de l’Est Toulousain en termes d’activités et d’habitations, il est aujourd’hui indispensable de renforcer l’offre de déplacement et soulager ainsi les infrastructures actuelles.

Le projet de la Jonction Est, qui est mentionné depuis déjà plusieurs années dans les documents de programmation urbaine (SCoT, PDU, PLUi-H, Pacte urbain), s’inscrit dans le développement de l’Est toulousain, de sa démographie et de ses activités économiques. En assurant une nouvelle offre de transport en adéquation avec les nouveaux enjeux économiques et démographiques du secteur, il constitue l’un des outils permettant la densification urbaine de ce secteur sur les zones de projets déjà matérialisées.

A noter que les abords immédiats de la Jonction Est étant en zone inondable, il ne sera pas possible de développer de l’urbanisation à proximité immédiate de cette infrastructure.

L’intérêt du projet de la Jonction Est, qui fait partie intégrante des documents de planification et du Pacte urbain adopté pour le développement du secteur Sud-Est de la Métropole, réside dans le désenclavement des communes de l’Est toulousain et la desserte des futurs pôles d’activités du secteur tels que les ZAC de Malepère et indirectement de Montaudran Aérospace.

Il permet également d’offrir une alternative supplémentaire pour l’accès à la nouvelle clinique Croix-du-Sud, en service depuis octobre 2018, ainsi qu’un nouvel accès à la zone industrielle de la Plaine, au niveau de la cité de l’Espace.

C.2.2. Amélioration du fonctionnement du périphérique Est par la réorganisation du trafic périurbain et la proposition d’alternatives

L’analyse des déplacements dans la zone d’étude a montré que l’Est toulousain constitue un axe de mobilité de Balma à Saint-Orens-de-Gameville et de Quint-Fonsegrives aux quartiers toulousains de la Côte Pavée, de l’Hers, du Pont des Demoiselles, de Montaudran et de la Terrasse.

Ainsi, la route de Castres et la route de Revel constituent des itinéraires très fréquentés et les infrastructures existantes supportent un trafic très dense, proche de la saturation aux heures de pointe, comme le montre plus en détails, l’étude de trafic détaillée au chapitre B.3 suivant : « Offre de déplacement sur l’Est toulousain, avec ou sans projet ».

L’étude trafic menée dans le cadre du présent projet a permis de démontrer que la création de la Jonction Est et l’aménagement d’un nouvel échangeur permet :

- De répartir les trafics de ce secteur pour faciliter les accès au périphérique sans impact sur les secteurs les plus densément peuplés,
- de dégager des réserves de capacité¹ aux échangeurs de Montaudran et Lasbordes ;
- de favoriser le développement du projet de la ZAC Malepère en favorisant l’accès au périphérique.

En actionnant le projet Jonction est, on observe ainsi :

¹ Réserve de capacité : La réserve de capacité d’un itinéraire est la différence entre la capacité et la demande de trafic sur cet itinéraire. La capacité pratique de l’itinéraire est la quantité maximale de trafic que peut supporter l’itinéraire sans

- Une **amélioration des conditions d’accès au périphérique** pour les zones extérieures périphériques comme pour les zones intérieures par rapport à une situation 2030 sans projet
- Un effet de **soulagement des 2 échangeurs existants** (Montaudran et Lasbordes) et de certains carrefours clés.

La Jonction Est permet de soulager les échangeurs Montaudran et Lasbordes en offrant une alternative d’accès au périphérique principalement depuis les communes extérieures au périphérique. **La Jonction Est limite ainsi les hausses de trafic sur les échangeurs Lasbordes et Montaudran.** Les trafics attendus sur ces échangeurs à l’horizon 2030 sont supérieurs à ceux observés en situation actuelle, mais plus faibles qu’en l’absence de la Jonction Est (- 10% sur Lasbordes et - 16% sur Montaudran).

L’intérêt du projet est double :

> Proposition d’un meilleur maillage du trafic périurbain et fluidification de l’accès au périphérique depuis Balma, Quint-Fonsegrives et Saint-Orens-de-Gameville.

> Amélioration des liaisons entre les communes de l’Est et le secteur Labège-Palays, en assurant la continuité avec la liaison multimodale Sud-Est, et de desserte de la zone d’activité de la Grande Plaine.

C.2.3. sécurisation des conditions de circulation

Par ailleurs, les aménagements menés dans le cadre de la Jonction Est et de son raccordement au périphérique par un nouvel échangeur comprennent la mise en place de voies d’entrecroisement au Nord et au Sud. Ces dernières garantiront de bonnes conditions de sécurité au droit des accès concernés : échangeur de Montaudran, de la Jonction Est et de Lasbordes, en insertion sur le périphérique Est comme en sortie.

Elles permettront d’éviter les phénomènes de remontées de files d’attente sur les voies circulées qui touchent actuellement les accès aux échangeurs qui sont saturés (aux heures de pointe) : les remontées sont observées jusqu’à la section courante du périphérique Est, la circulation est très difficile pour accéder au périphérique Ouest, une saturation des carrefours Gonord / Castres / Daurat / Revel est constatées et de forts ralentissements sont observés sur les pénétrantes (Revel et Castres).

En outre, la Jonction Est va permettre de capter le trafic périurbain ce qui améliorera les conditions d’accès au périphérique Est et à l’agglomération.

Le projet de la Jonction Est améliorera fortement les conditions de sécurité :

> sur le périphérique en répartissant les points d’accès et en mettant en place des voies d’entrecroisement, ce qui évite les phénomènes de remontées de files d’attente sur les voies circulées du périphérique ;

> sur les secteurs de la route de Revel, la route de Castres, la M16 dans les 2 sens et au niveau de l’avenue Jean-Gonord, en réduisant la congestion sur ces voies limitant également les remontées de file d’attente ;

> sur le réseau de communication de ce secteur de l’agglomération, en permettant le développement d’itinéraires cyclables et de transports en commun, plus attractifs.

dégradation excessive des conditions de circulation. La demande est la quantité de trafic que supporte déjà l’itinéraire. La réserve de capacité est donc le supplément de trafic que peut accepter l’itinéraire avant l’apparition d’une saturation.

C.2.4. Amélioration de l’offre de transport en commun et du réseau de liaisons douces : un intérêt multimodal

C.2.4.1. Amélioration de l’offre de transports en commun

Le projet Jonction Est apportera un effet très positif sur les offres de bus existantes du quartier, Linéo 1, 7, 9 et future ligne 12 en particulier. Il s’agit bien d’un projet multimodal.

Les dernières études trafic réalisées ont confirmé que la Jonction Est, en ré-équilibrant les flux de trafic dans le secteur et en soulageant ainsi les échangeurs de Montaudran et de Lasbordes, permettra d’envisager une libération d’emprise sur la route de Revel et la route de Castres afin de réaliser des aménagements en site propre pour les bus et les vélos. La mise en œuvre de ce projet permettra ainsi d’améliorer les temps de parcours et la régularité des transports en commun qui circulent sur ces axes fort, et donc d’améliorer le développement du réseau Tisséo dans ce secteur, notamment au travers des Linéos 1, 7, 9 et 12.

C.2.4.2. Amélioration du réseau modes doux

En offrant un maillage supplémentaire, et en répartissant les flux, le projet de la Jonction Est permet également une nouvelle répartition des emprises, qui participe à **l’aménagement de cheminements piétons plus confortables pour la traversée des échangeurs (17 et 18).**

Un **nouveau franchissement sécurisé du périphérique** au droit de l’échangeur est ainsi prévu dans le projet, permettant de relier la voie verte du Parc de la Grande Plaine (futur Réseau Express Vélo), existante côté Ouest périphérique, axe fort de mobilité active de l’Est toulousain, et le secteur de Ribaute, zone à vocation naturelle et récréative où plusieurs voies vertes et parcours sportifs sont existants et en cours de développement.

Le projet de la Jonction Est comprend aussi la **création d’une voie verte piétons et cycles le long de la section courante**. Comme le montre la carte ci-après, cette voie verte permet de relier les voies vertes existantes à l’Ouest du périphérique, situées entre ce dernier et la rue Marcel Dassault et la piste existante au droit de la M 16 (chemin de Ribaute). Le maillage sera assuré avec la voie verte Nord-Sud en projet qui descend vers la Jonction Est depuis l’aérodrome et sera connectée avec la voie verte du projet au niveau de la passerelle piétons-cycles sur la Saune.

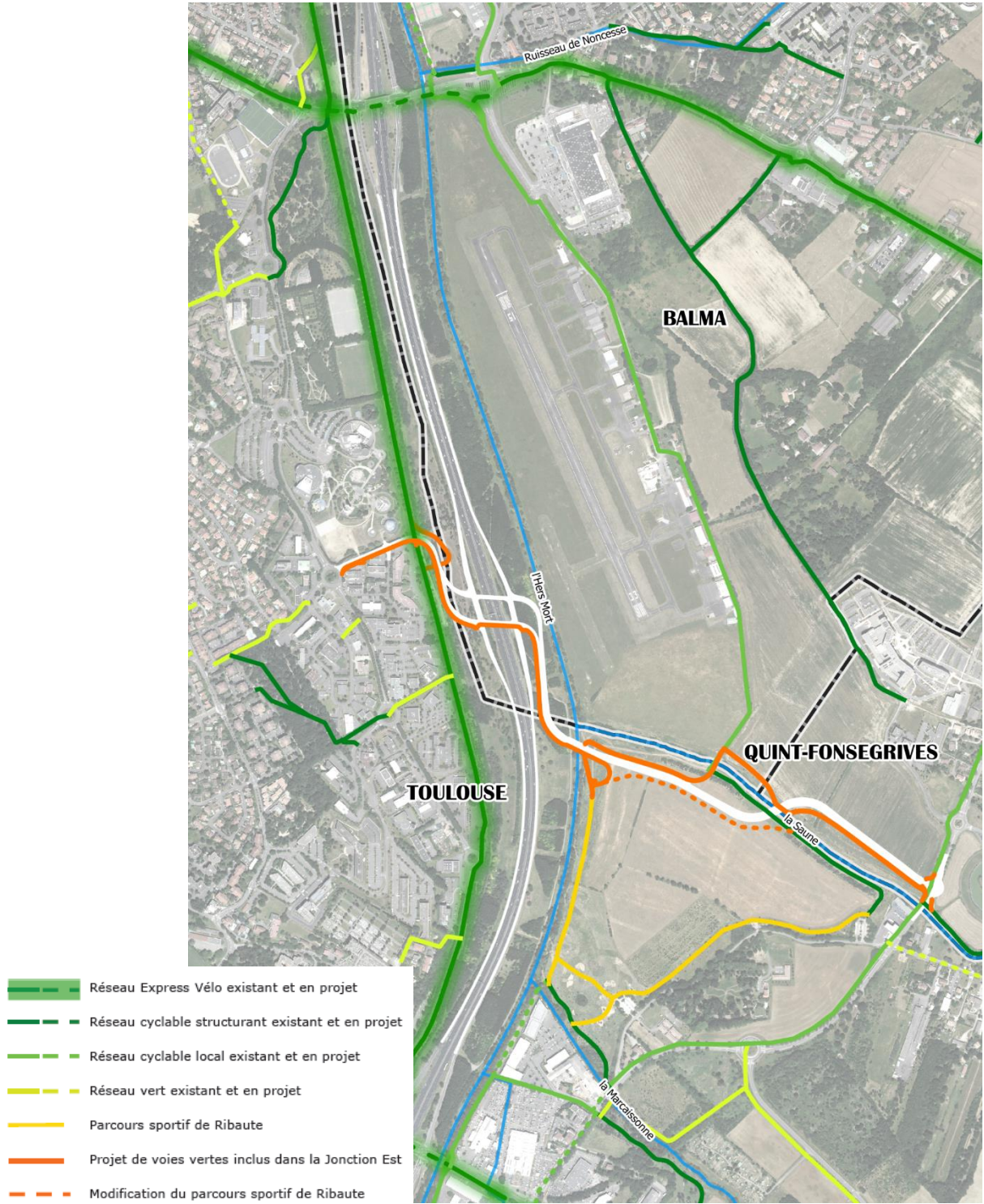


Figure 6 : complément Modes doux apporté au niveau de la Jonction Est

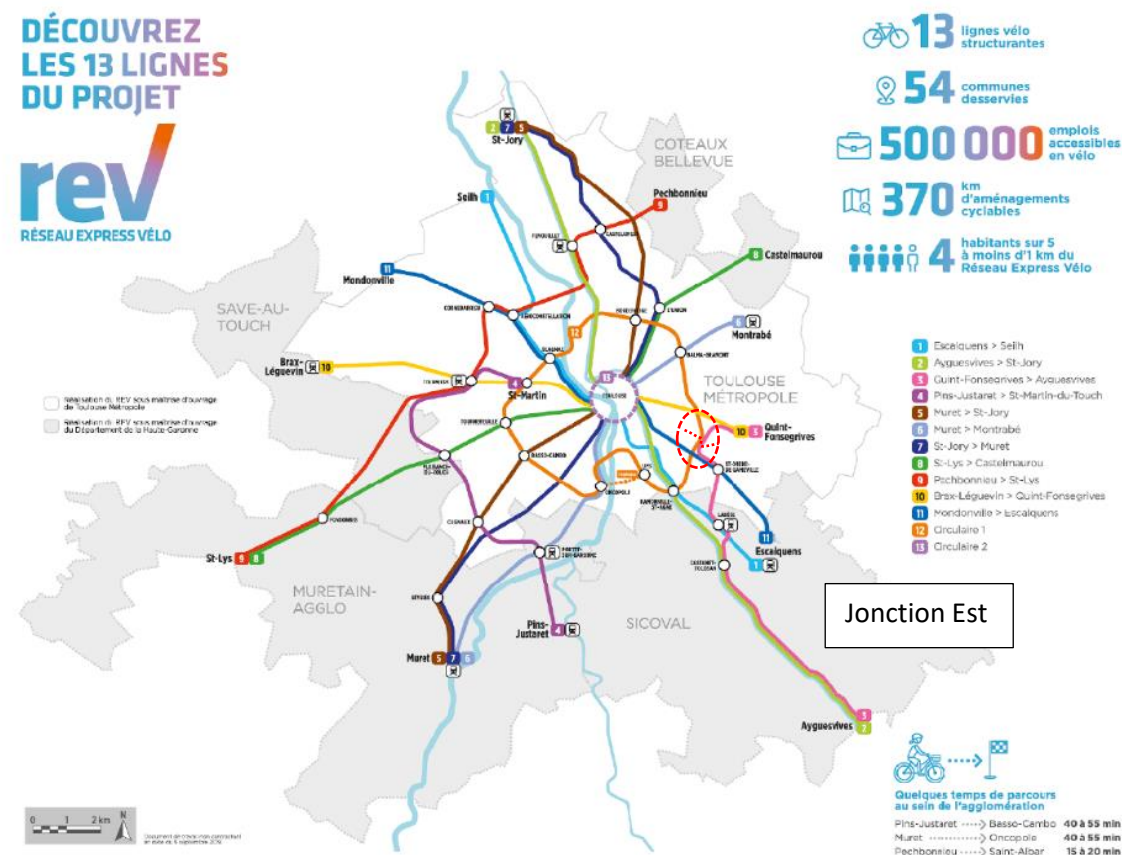


Figure 7 : Réseau Rev prévu sur l'agglomération

La volonté de connexion avec l'Est toulousain à laquelle participe le projet de la Jonction Est, forme donc un projet global multimodal qui s'appuie sur :

> Le renforcement de l'offre de transports en commun : la Jonction Est va permettre d'accompagner et de faciliter le passage des Linéo sur les routes de Castres et Revel.

> Le déploiement du réseau cyclable : la Jonction Est va permettre de conserver les voies existantes tout en créant de nouvelles voies vertes et un nouveau franchissement du périphérique.

Dès la genèse du projet de la Jonction Est, Toulouse Métropole a souhaité réaliser une infrastructure qui ne serve pas uniquement au mode routier mais aussi aux modes actifs, afin de répondre aux orientations prises dans les différents documents de planification concernant son territoire, notamment celles inscrites dans :

- le Projet Mobilités 2020.2025.2030 ;
- le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).

A - Le Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant Plan de Déplacement Urbains sur le territoire de Toulouse Métropole a pour objectif de développer un réseau de transports performant, innovant, au plus près des besoins des usagers de la Grande agglomération toulousaine.

L'opération de la Jonction Est s'inscrit au sein des leviers « n°1 Le report modal » et « n°3 L'organisation des réseaux routiers et des stationnements » du Projet Mobilités 2020.2025.2030, à travers notamment des orientations et des actions suivantes :

Orientation 5 : Développer le réseau cyclable et le réseau de voies à vitesse réduite à l'échelle du territoire de la grande agglomération toulousaine, en intermodalité au réseau TC et incluant des services aux usagers.
Action 14 : Mettre en œuvre un schéma directeur cyclable d'agglomération volontariste : Développer un maillage complémentaire d'agglomération.
Orientation 17 : Hiérarchiser, adapter et aménager le réseau routier pour minimiser les nuisances en zones denses et renforcer l'accessibilité aux territoires, en prenant en compte le partage de la voirie nécessaire à la performance des réseaux de transports en commun de surface et des modes actifs.
Orientation 18 : Gérer les flux de périphérie, en recherchant des maillages routiers à partir des axes existants, en achevant la mise en capacité du périphérique et en multipliant les points d'échanges facilitant l'accessibilité aux territoires.

Même si ce plan a été annulé en 2021, les objectifs restent toujours valables et le projet de Jonction Est reste inscrit dans un objectif de désaturer les autres axes du secteur pour pouvoir développer de nouvelles voies vertes tout au long de ces axes.

B - Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) n°2 (2016-2020) a été approuvé le 24 mars 2016. Les PPA constituent un outil local important de la lutte contre la pollution atmosphérique. Les actions présentées par le PPA ont un but prioritaire : celui de ramener la concentration des polluants réglementés à des valeurs en dessous des normes fixées. Parmi les actions prises au titre du nouveau PPA de l'agglomération toulousaine afin de limiter les sources mobiles de pollution atmosphérique, l'action B4 se traduit par le développement de l'usage du vélo. L'action est illustrée ci-dessous par un extrait du rapport de PPA :

Développer l'usage du vélo.	
ACTION →	Développer l'usage du vélo sur l'agglomération.
OBJECTIF →	Réduire le trafic automobile et la pollution atmosphérique qu'il génère.
Porteur de la mesure : SMTC	Référence de la mesure : FR-[12A01]-[NOx-PM]-[B4] Catégorie d'action : Sources mobiles Typologie d'action : Incitation Polluant(s) concerné(s) : NO ₂ ; PM10 ; PM2.5 Public(s) concerné(s) : Tout public
Partenaires : Intercommunalités et communes, Conseil Régional, Maison du Vélo, Associations de promotion / d'usagers du vélo, Conseil départemental 31	

Figure 8 : Action B4 extraite du rapport du PPA de l'agglomération toulousaine

L'objectif de cette action est de développer les continuités cyclables, mettre aux normes le réseau existant et développer des services aux cyclistes (stationnement, locations, aide à la pratique, sensibilisation à la sécurité routière, communication...).

Le projet de la Jonction Est présente l'intérêt de conserver des voies vertes existantes et d'en créer de nouvelles. Il va permettre de développer et mailler le réseau de liaisons douces du secteur, et entre donc en résonance avec la démarche des leviers 1 et 3 du projet mobilité 2020.2025.2030 valant Plan de Déplacement Urbains et avec l'action B4 du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération toulousaine.

C.2.5. Conclusion sur l'intérêt du projet

Ce projet Jonction Est apporte une réponse positive en termes de mobilité au regard du développement attendu sur ce secteur, avec un bénéfice multimodal.

La Jonction Est représentera un nouveau maillon de chaîne des déplacements sur l'Est toulousain, complémentaire aux autres modes de déplacements sur lesquels Toulouse Métropole investit également massivement.

La Jonction Est vient apporter un complément de réponse à tous les autres projets de mobilité déjà portés par ailleurs sur ce territoire, mais qui se révèlent insuffisants. Certes, il s'agit d'une réponse routière, pour autant ce projet reste la meilleure alternative trouvée par Toulouse Métropole sur ce territoire en termes de mobilité au vu de son développement urbain.

Comme le mettent en exergue les dossiers réglementaires (étude d'impact, loi sur l'eau, dérogation espèces protégées présents dans ce dossier de DUP et dans le dossier d'autorisation environnementale), le projet a été réfléchi pour limiter les impacts environnementaux, dans la démarche « Eviter, Réduire, Compenser ». Les maîtres d'ouvrage sont particulièrement conscients des enjeux environnementaux liés à cette zone, et c'est une des raisons qui explique qu'il aura fallu plusieurs années de maturation de ce projet afin de pouvoir présenter un projet répondant aux enjeux du territoire en termes de mobilité et de démographie qui s'intègre dans le paysage et présente une compensation environnementale à la mesure des enjeux du site.

C.3. Historique du projet

Le projet Jonction Est est un projet pensé depuis de nombreuses années. Dès le départ il a visé à accompagner le développement du territoire Est toulousain. Aujourd'hui le développement est bien présent et va se poursuivre, et on ne peut que constater que le trafic est déjà compliqué en heure de pointe sur le secteur. Ainsi les études sur ce secteur, et notamment les études de trafic, montrent que malgré la mise en œuvre du projet mobilité, malgré un report modal qui va s'opérer vers les déplacements piétons, cycles et en transports en commun, le nombre de déplacements en voiture va significativement augmenter dans les années à venir. Il est donc nécessaire de gérer ces flux et déplacements au risque de voir la congestion de la zone s'aggraver et les temps de parcours se détériorer.

Entre 2002 et 2008, les principales études ont menées la Métropole à se positionner sur les besoins de réalisation de cette section entre le périphérique et le chemin de Ribaute puis les principales caractéristiques de cette section. Entre 2016 et 2023, les études menées ont permis d'affiner le projet et de questionner le projet dans le contexte actuel notamment avec les nouvelles données démographiques et les politiques de développement des transports en commun et des modes doux ainsi qu'en termes d'insertion environnementale.

Les paragraphes suivants présentent les grandes étapes en termes de choix des variantes de tracés et l'évolution du projet pour atteindre la solution aujourd'hui objet des présents dossiers réglementaires et notamment les éléments en gras présentés sur la frise ci-contre.



⇒ 2005-2008 : le choix des variantes et les premières études techniques et les premières phases de concertation

Les études préliminaires ont été réalisées en 2005. Elles concernaient une liaison routière allant du périphérique Est à la route de Castres (M826). Ces études ont conduit à l'analyse de plusieurs hypothèses d'aménagement et de trois fuseaux possibles. Sur cette première phase d'étude, un temps d'échange avec la population a été engagé lors d'une 1ère phase de concertation. Les remarques formulées lors de cette première concertation ont permis de poursuivre les études sur la base du fuseau longeant la Saune, considérant aussi que cette seule section du programme d'aménagement représentait un projet à lui seul.

Le Grand Toulouse a ensuite mené les premières études d'avant-projet entre 2006 et 2007 sur le « projet de Jonction Est », allant du périphérique toulousain, côté Est au niveau de la Zone de la Grande Plaine jusqu'à la RD16 (chemin de Ribaute/avenue de la Marcaissonne). A l'issue de ces études, une seconde phase de concertation publique a été organisée afin de recueillir les avis du public.

Le bilan de cette concertation (juin 2007), atteste des fonctionnalités définies pour la Jonction Est, à savoir :

- participer au maillage du territoire
- optimiser les conditions de circulation dans l'Est toulousain
- desservir les futures zones d'activité et d'habitat à proximité du périphérique Est
- dégager de la capacité sur la route de Revel pour faciliter l'insertion des transports en commun.

En octobre 2008, le Conseil de Communauté, a validé ce projet et décidé de poursuivre l'opération Jonction Est et notamment les investigations nécessaires à son montage financier et à la constitution des dossiers techniques d'enquête publique.

Ces premières phases de choix de projet ont largement préfiguré le tracé de la Jonction Est tel qu'il est aujourd'hui présenté. En effet, à l'issue de cette phase, les choix suivants ont été définis :

- **Choix de la section développée et de son fuseau**
- **Choix de la variante de tracé**
- **Choix du type d'échangeur**
- **Choix du positionnement de la voie verte**
- **Choix de la desserte de la zone de la Grande Plaine**

⇒ 2008 à 2016 : un intérêt confirmé mais priorité donnée à d'autres projets

En raison de la priorité budgétaire donnée à d'autres projets par les collectivités territoriales, la Jonction Est n'a pas connu d'actualité durant cette période.

⇒ 2016, relance du processus de concertation

Depuis la concertation de 2007, la qualification de l'Est toulousain comme « secteur de développement urbain important pour l'agglomération » (devenue métropole), n'a eu de cesse de se confirmer.

Le territoire Est de la métropole toulousaine connaît effectivement un fort développement démographique, économique et commercial synonyme de demande de moyens pour une mobilité accrue tous modes confondus. Cette transformation sensible des attentes du secteur a conduit la collectivité à envisager en 2016 la relance des études du projet de Jonction Est prenant en compte les enseignements de la concertation de 2007.

Une nouvelle phase de concertation a suivi en 2016. Son bilan a été approuvé en septembre 2016.

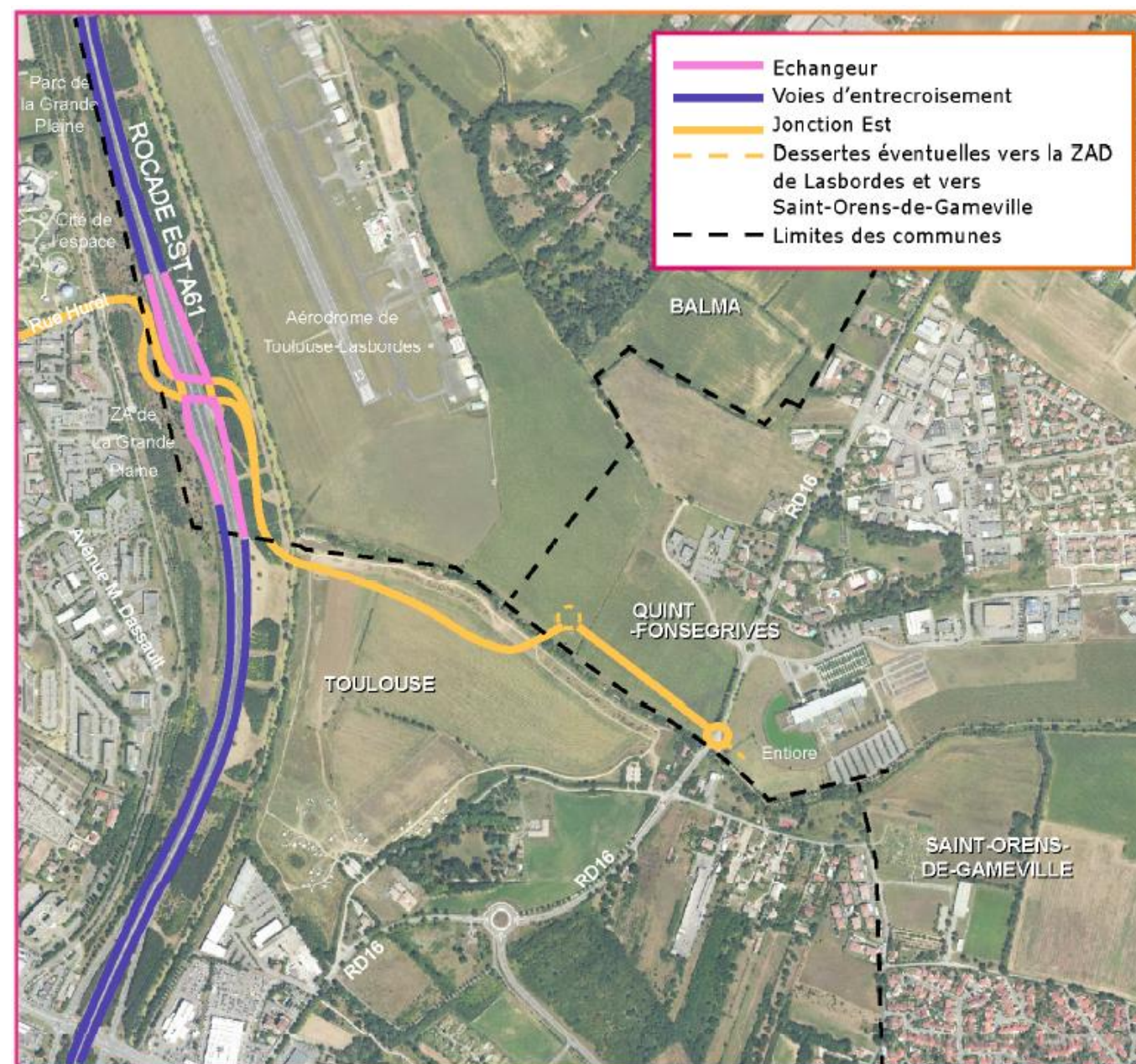


Figure 9 : Projet présenté en concertation en 2016

⇒ 2016-2022, confirmation du projet et de son financement

A la suite de la concertation de 2016, Toulouse Métropole et ASF ont approfondi les études d'avant-projet (AVP) et ont engagé de nombreuses études techniques (analyse de scénarii, nouvelles études de trafic, études d'impacts sur le milieu naturel et sur le contexte agricole, ...) afin de clarifier et de valider les hypothèses qui avaient été précédemment présentées. Ce temps d'études a permis de montrer que le tracé envisagé en 2016 est bien celui qui répond le mieux aux enjeux du secteur tout en ayant un impact limité sur le contexte humain, le milieu naturel ou encore le contexte agricole. L'avant-projet a été validé par Toulouse Métropole en 2018. Quelques ajustements ont été réalisés par rapport à la version présentée en concertation en 2016.

En parallèle, le projet d'échangeur et de voies d'entrecroisement a été inscrit au Plan d'Investissement Autoroutier signé entre l'Etat et son concessionnaire ASF en 2018.

Dans ce cadre, Toulouse Métropole et ASF ont acté la réalisation de cette opération via une convention de financement signée en mai 2021.

L'échangeur porté par ASF a été approuvé par décision ministérielle en octobre 2018. Plusieurs décisions ministérielles sont intervenues entre 2019 et 2021 :

- Un premier dossier de demande de principe a été validé par décision ministérielle le 26 février 2019 ;
- Le 27 février 2020, une décision ministérielle permet d'approuver la modification du schéma directeur de signalisation de l'autoroute A61 ;
- Le 25 janvier 2021 une décision ministérielle approuve la demande de droit d'évocation qui complète le dossier de demande de principe.

Si les oppositions sont plus marquées pendant cette nouvelle phase de concertation, elle permet de compléter les choix et de lancer les études qui confirmeront l'intérêt de ce projet ainsi que certains des choix précédents :

- **Modification du projet :**
 - Retrait du giratoire de desserte de la ZAD qui n'est plus identifiée comme zone de développement ;
 - Recalage des conditions hydrauliques et du profil en long ;
 - Réajustement de la voie verte ;
 - Suppression des travaux sur le pont existant sur la Saune (M16)
- **Compléments d'études qui valident les choix précédents :**
 - De nouvelles études de trafics sont menées qui confirment l'intérêt du projet ainsi que l'intérêt de la desserte de la zone de la Grande Plaine ;
 - Les voies vertes sont adaptées ;
 - Des études techniques démontrent le faible intérêt d'une passerelle piétons/cycles seule ;
 - Les nouvelles études permettent d'intégrer les enjeux environnementaux de façon plus importante.

⇒ 2016 -2022, poursuite des études techniques, et finalisation des dossiers réglementaires

La période 2016 – 2022 a permis de compléter les études déjà menées et pour lesquelles les maîtres d'ouvrages se sont engagés dans le bilan de la concertation :

- Reprise des études de trafics en 2022 pour intégrer les effets « COVID » et les nouvelles politiques de mobilité et permettre de réétudier une nouvelle fois l'option de desserte de la zone de la Grande Plaine,
- Reprise des études écologiques avec la découverte d'une nouvelle espèce protégée qui s'est développée sur le site (Azuré du Serpolet) et l'extension de stations de plantes protégées (Trèfle écaillé). Ces nouveaux inventaires et l'évolution du contexte réglementaire ont poussé les maîtrises d'ouvrage à revoir complètement le dossier de demande de dérogation espèces protégées (« CNPN ») et notamment les sites de compensation, des ajustements sur certaines localisations de bassins de rétention d'ASF ont été réalisés pour éviter les secteurs à enjeux ;

- Analyse des consommations de terres agricoles au travers d'une étude de compensation collective agricole ;
- Reprise des études d'AVP pour affiner les choix techniques du projet ;
- Avancées sur les dossiers réglementaires pour le futur dossier de DUP et d'autorisation environnementale.

⇒ 2022, Poursuite de la concertation engagée en 2016

Au regard du temps passé, des quelques évolutions du projet, et des études engagées, Toulouse Métropole et ASF ont souhaité engager une nouvelle phase de concertation en 2022 pour présenter ces résultats.

Cette phase de concertation qui s'est déroulée entre juin et septembre 2022 a connu une certaine opposition malgré les études techniques présentées. La Métropole et ASF ont cependant confirmé le choix de réaliser ce projet au regard du bénéfice qu'il apporte sur les secteurs riverains.

Des ajustements à la marge sont apportés au projet pour donner suite à cette concertation :

- Une amélioration du raccordement à la voie verte le long du périphérique ;
- La modification de la solution de desserte de la zone hôtelière à l'ouest qui sera désormais réalisée par la transformation de l'impasse Mouchotte ;
- Une reprise des solutions de systèmes d'assainissement homogène entre la partie sous maîtrise d'ouvrage ASF et celle portée par Toulouse Métropole ;
- L'intégration de plusieurs mesures de réduction des impacts sur l'environnement que ce soit sur la thématique de l'hydraulique (dimensionnement des ouvrages, nécessité d'un arasement de merlon pour limiter les impacts en phase de crue, ..) ou sur la thématique des milieux naturels (repise du dimensionnement de buses pour garantir le passage de la petite faune, action sur les éclairages, installation d'écrans à chiroptères sur les ouvrages de franchissement de l'Hers et de la Saune ...).

L'ensemble de ces choix et modifications est présenté en détail dans les différentes pièces de ce dossier d'enquête publique.

C.4. Principales caractéristiques du projet

La configuration retenue pour la Jonction Est dans le cadre des études d'avant-projet comprend :

- un échangeur et des voies d'entrecroisement sur le périphérique Est,
- 2 ouvrages de franchissement du périphérique (2 x 2 voies),
- 1200 m de voie de liaison à 2x2 voies entre le périphérique et la M16 avec une voie verte l'accompagnant de 3 à 4 m,
- un accès côté Toulouse centre en 2x1 voie avec trottoir (2m) et voie verte (3m),
- 1 ouvrage de franchissement de l'Hers qui permet aussi le rétablissement de la jonction de la voie verte et du circuit sportif,
- 1 ouvrage de franchissement de la Saune.

Divers aménagements seront également effectués (assainissement, gestion des réseaux, intégration paysagère).

Par ailleurs, le périmètre de projet intègre plusieurs mesures compensatoires liées soit aux impacts sur le milieu naturel, soit aux impacts sur le contexte hydraulique (ex : arasement d'un bourrelet rivulaire pour compenser les emprises en zones inondables).

Le tronçon autoroutier concerné s'étend du PK 235.200 (échangeur de Lasbordes) au PK 237.250 (échangeur de Montaudran), soit sur un linéaire d'environ 2,5 km.

La Jonction Est (section courante) a une longueur de 1,7 km et la voie verte créée fait environ 2,4 km.

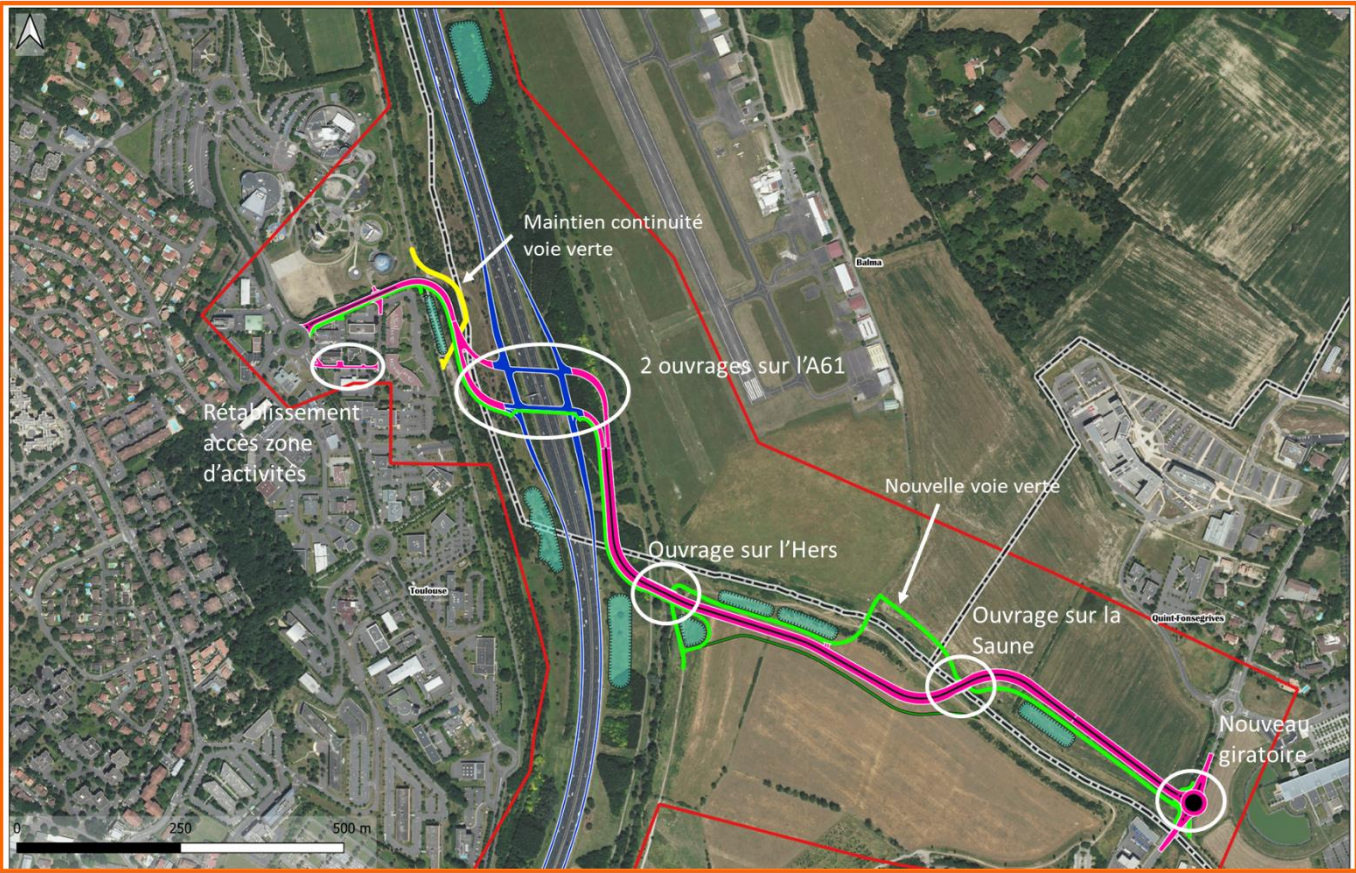


Figure 10 : Le projet Jonction Est - 2023

C.4.1. Les emprises projet et travaux

Au-delà des infrastructures créées, le périmètre de DUP a inclus les zones de travaux pour chaque maîtrise d'ouvrage.

Le tableau ci-dessous permet d'indiquer les surfaces concernées :

ASF		TM	
Emprises travaux	Emprises projet	Emprises travaux	Emprises projet
17,13 ha	15,97 ha	15,39 ha	11,01 ha

Tableau 1 : Surfaces des aménagements du projet

La carte suivante localise ces différentes surfaces :

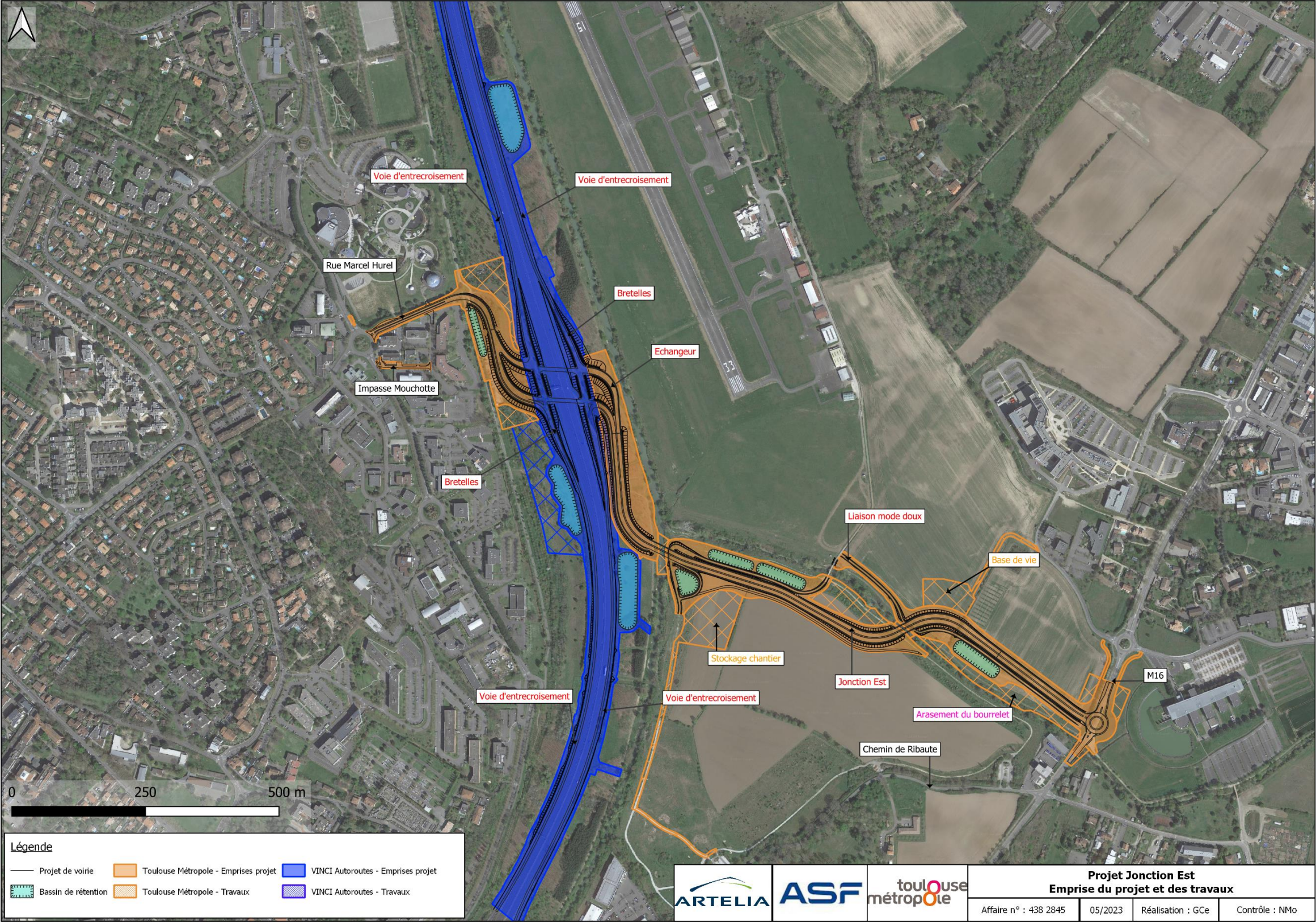


Figure 11 : Localisation des emprises travaux et projet par maître d'ouvrage

C.4.2. Les emprises du projet au regard de la consommation d’Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (ENAF)

L’analyse de la consommation d’ENAF (cf. chapitre évaluation environnementale) montre que ce projet représente une augmentation de presque 45% des surfaces artificialisées dans une zone d’étude rapprochée, mais moins de 1% à l’échelle des 3 communes concernées. De même la disparition de 11,5ha de surfaces naturelles lors de l’aménagement de cette infrastructure représente 10,5% des espaces naturels présents dans la zone d’étude mais environ 0,2% à l’échelle des 3 communes.

Tableau 2 : Evolutions des occupations de sols à l’échelle de la zone d’étude et des 3 communes concernées

zone	Surfaces non artificialisées				Surface artificialisées		
	Surfaces végétalisées ligneuses (liées à activité sylvicole)	Surfaces végétalisées liées à une activité agricole	Surfaces végétalisées naturelles	Surface en eau	Surfaces imperméabilisées non bâties	Surfaces imperméabilisées bâties	Surfaces stabilisées et compactées à matériaux minéraux et composites
évolution en ha	-3,57	-8,72	0,85	-0,02	3,76	0,00	7,77
évolution en % dans la zone d'étude	-21,2%	-29,0%	1,5%	-0,4%	16,5%	0,0%	44,38,9%
Evolution en % par rapport aux territoires des 3 communes	-10,5%				44,7%		
	-0,9%	-0,5%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	2,1%
	-0,2%				0,2%		

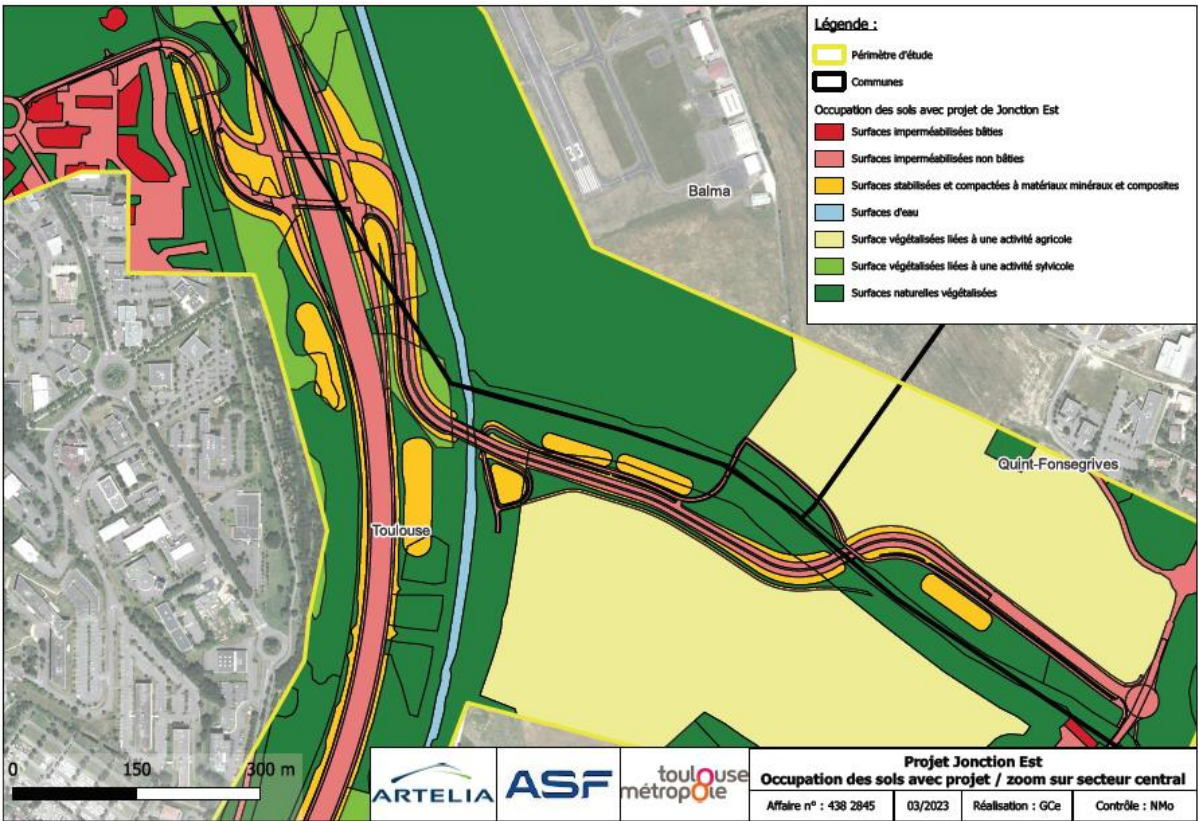


Figure 12 : Occupation des sols avec le projet Junction Est – zoom sur la section courante

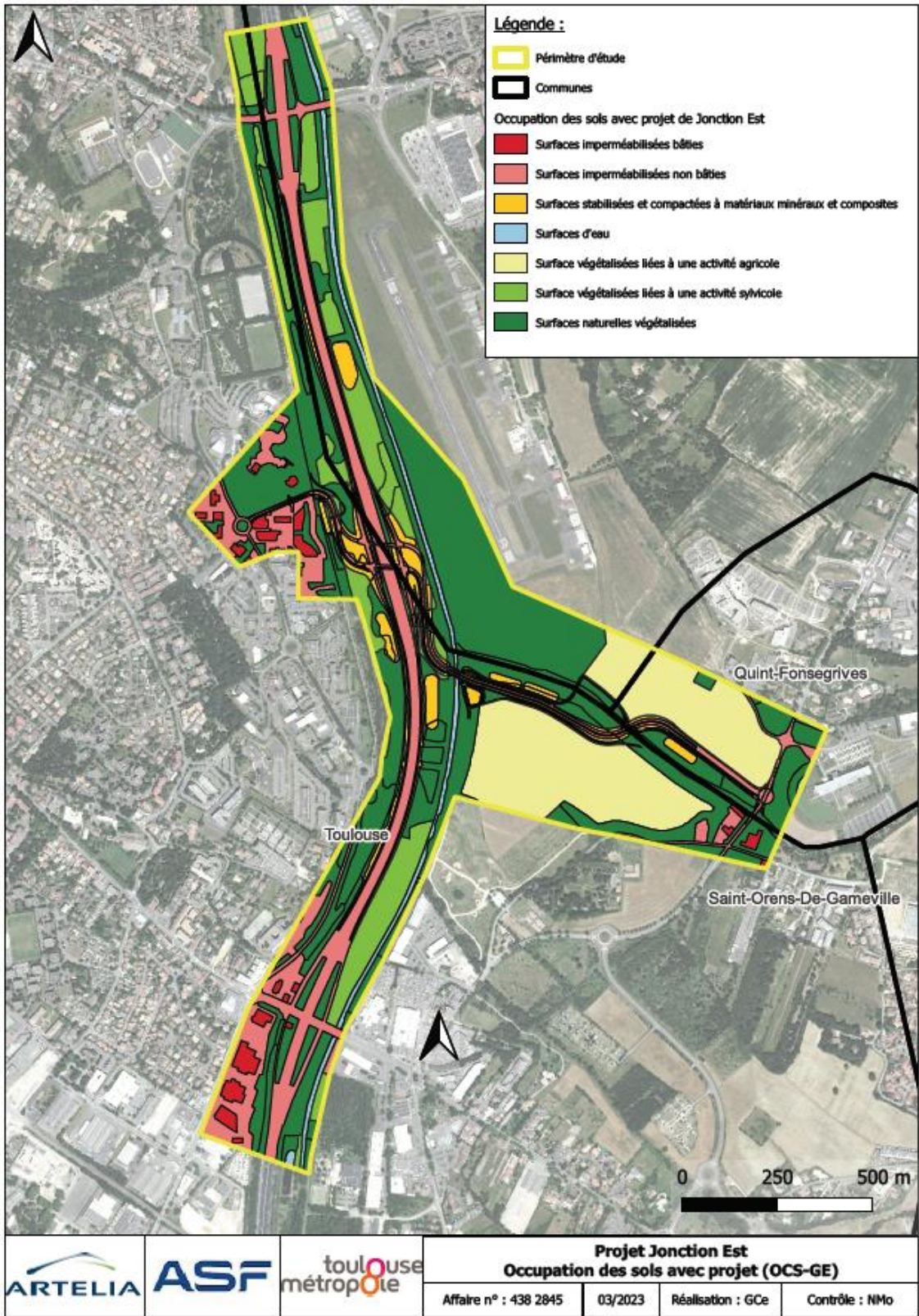


Figure 13 : Occupation des sols dans l’aire d’étude avec le projet Junction Est

Pour remarque, une partie des terrains d'occupation « agricoles » sont remplacés par des secteurs renaturés dans les espaces situés entre la section courant et la Saune, d'où un faible écart entre les surfaces « naturelles » avant et après projet.

Le projet prévoit ainsi de limiter au maximum les surfaces imperméabilisées dans le cadre de la conception paysagère même si les espaces annexes de l'ouvrage seront considérés comme des secteurs artificialisés

C.4.3. Les travaux sous maîtrise d'ouvrage du Réseau Autoroutes du Sud de la France (ASF)

C.4.3.1. Caractéristiques de l'échangeur

Le nouvel échangeur comprendra :

- l'aménagement de 4 bretelles et de 4 carrefours à feux,
- la réalisation de deux ouvrages d'art séparés d'environ 50 m et supportant les chaussées des deux sens de circulation de la Jonction Est (sens Est-Ouest pour l'ouvrage Nord et sens Ouest-Est pour l'ouvrage Sud),
- la réalisation de murs de soutènement dans les zones inter-bretelles.

C.4.3.2. Caractéristiques des voies d'entrecroisement

La réalisation des voies d'entrecroisement consiste en l'élargissement de la plateforme actuelle (comportant 3 voies de circulation) sur l'équivalent d'une voie par sens de circulation, entre les bretelles des différents échangeurs (existants et à créer).

La section Lasbordes – Montaudran, et plus généralement le périphérique Est de Toulouse, a le statut d'une voie rapide urbaine à caractère autoroutier. Conçue initialement pour une vitesse de 110 km/h, l'autoroute est actuellement limitée à 90 km/h.

L'ensemble du projet est compris dans le Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC) et ne nécessite donc aucune acquisition.

Les profils sont présentés au chapitre suivant « Caractéristiques principales des ouvrages ».

Les 4 voies d'entrecroisement, nécessaires entre l'échangeur de Jonction Est et les échangeurs qui l'encadrent, présentent une largeur de 3,50 m. Elles seront réalisées par élargissement de la plateforme existante avec rétablissement d'une bande d'arrêt d'urgence de 3,00 m.

A noter que la reprise de ce secteur est accompagnée par la réalisation de 3 bassins de rétention pour la gestion des eaux pluviales.

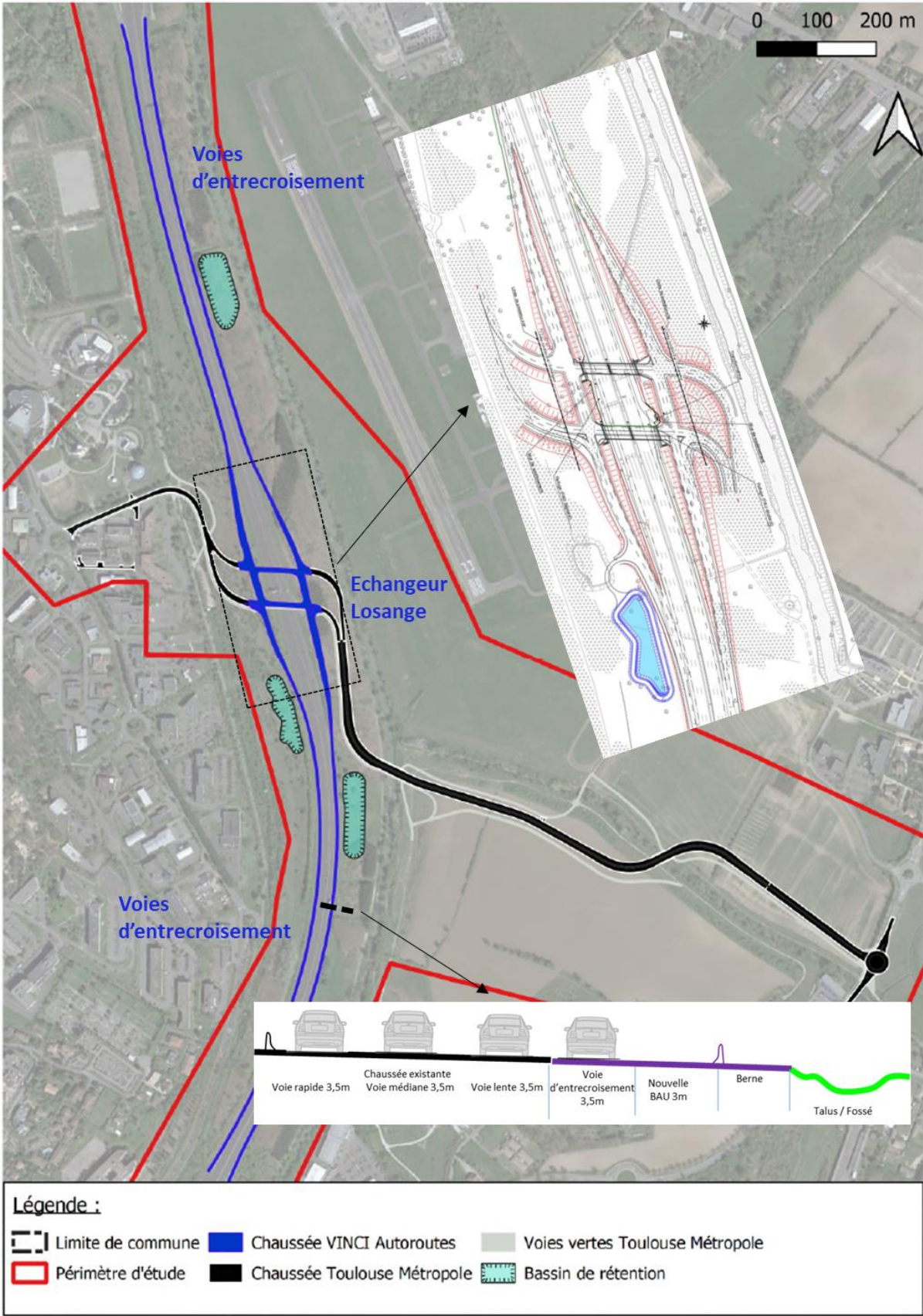


Figure 14 :Travaux sur l'échangeur et les voies d'entrecroisement

C.4.4. Les travaux sous maîtrise d’ouvrage de la Métropole

C.4.4.1. Caractéristiques de la liaison Jonction Est

La Jonction Est est une liaison routière entre le périphérique Est au niveau de la ZA de La Grande Plaine (rue Maurice Hurel) et la M16 (chemin de Ribaute) à Quint-Fonsegrives (chemin de Ribaute/ avenue de la Marcaissonne). Elle s’inscrit dans un milieu urbanisé, au Sud de l’aérodrome de Lasbordes.

Cette voie présente plusieurs sections types :

- Au niveau de la rue Maurice Hurel, il s’agit d’une 2 x 1 voies avec terre-plein central accompagné d’un côté d’un trottoir de 2m et de l’autre d’une voie verte de 3m ;
- Au niveau des 2 bretelles d’accès à l’échangeur de type losange, chaque sens est constitué par une double voie de largeur 7 m au total (3m par voie de circulation et accotements) séparées par un espace vert. Une voie verte de 3m accompagne ces axes d’un côté ;
- Au niveau de la section à l’est du périphérique, il s’agit d’une 2x2 voies séparées par un terre-plein central et accompagnée d’une voie verte de 4m de largeur.

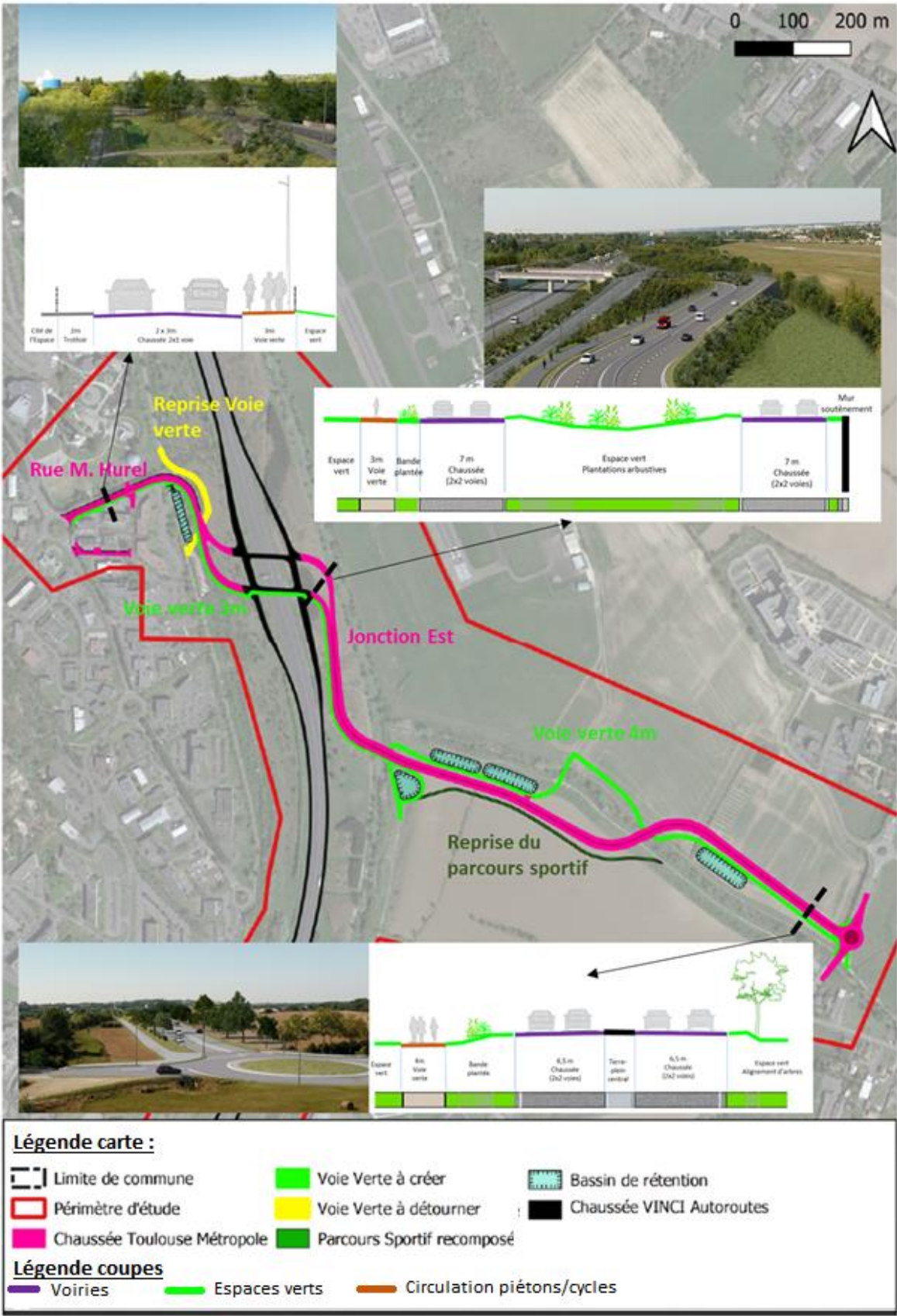


Figure 15 :Travaux de la section courante Jonction Est

C.4.4.2. Les ouvrages de franchissement

Le projet nécessite la réalisation de 5 ouvrages d’art :

- Passage Inférieur (PI) 1 : Ouvrage pour voie verte dans le remblai des bretelles A et B,
- PI2 : Ouvrage sur l’Hers,
- PI3 : Ouvrage sur la Saune,
- PI4 : Ouvrage sur la Saune au niveau de l’Avenue de la Marcaissonne (présence d’un ouvrage existant),
- Mur de soutènement sur la bretelle B côté Hers.

Ces ouvrages sont localisés sur le plan ci-contre

Ouvrages	Dimensions	Voie rétablie	Voie portée	Contrainte environnementale
PI 1 – Voie verte	Long. : 27 m Larg. : 5m Haut. Libre mini : 3 m Biais : 45gr	Voie verte	Bretelles A et B	
PI 2 - Pont sur l’Hers	Long. : 48 m Larg. : 21 m Biais : 70 gr	Passage de l’Hers / Passage faune / Passage entretien / Passage cycle	Section courante de la Jonction Est	Nécessité d’écrans chiroptères
PI 3 - Pont sur la Saune	Long. : 25 + 6 m Larg. : 19.4 m Biais : 70 gr	Passage de la Saune / Passage faune / Passage entretien / Passage cycle	Section courante de la Jonction Est	Nécessité d’écrans chiroptères
PI 4 - Pont existant sur la Saune	Long. : 18.1 m Larg. : 10.8 m	Passage de la Saune	RD 16	
Mur soutènement - Bretelle B côté Hers	Long. : 141 m Haut. : 7 à 10 m	-	Section courante de la Jonction Est	

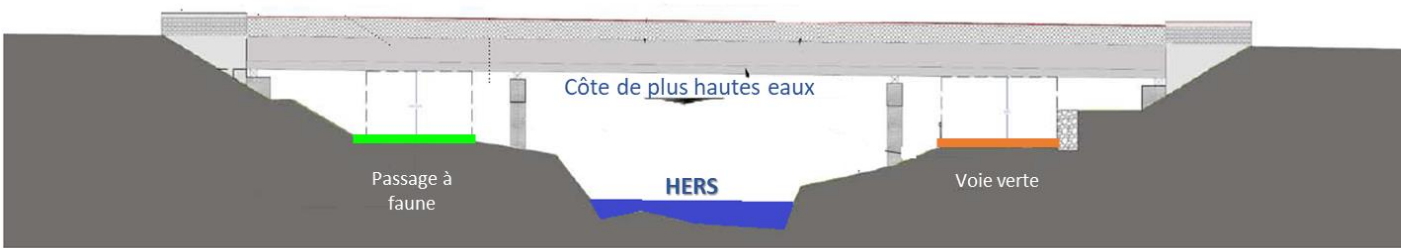
Tableau 3 : Caractéristique des ouvrages - Source : ARCADIS, AVP

Au-delà de ces ouvrages d’art plusieurs ouvrages de rétablissement d’écoulements secondaires (fossés de drainage existants) nécessaires sur ce projet de section courante, dans la zone est. Ces rétablissements d’écoulements seront réalisés grâce à des buses et dalots dimensionnés selon les débits d’écoulement des ouvrages existants.

A noter que la plupart de ces ouvrages prennent en compte le rétablissement de continuités écologiques, ainsi :

- Sous PI2 et PI3, des surlargeurs spécifiques sont prévues pour le passage de la faune :

Exemple sur PI 2 :



- Dans les rétablissements d’écoulements secondaires, des banquettes sont prévues pour le passage de la petite faune.

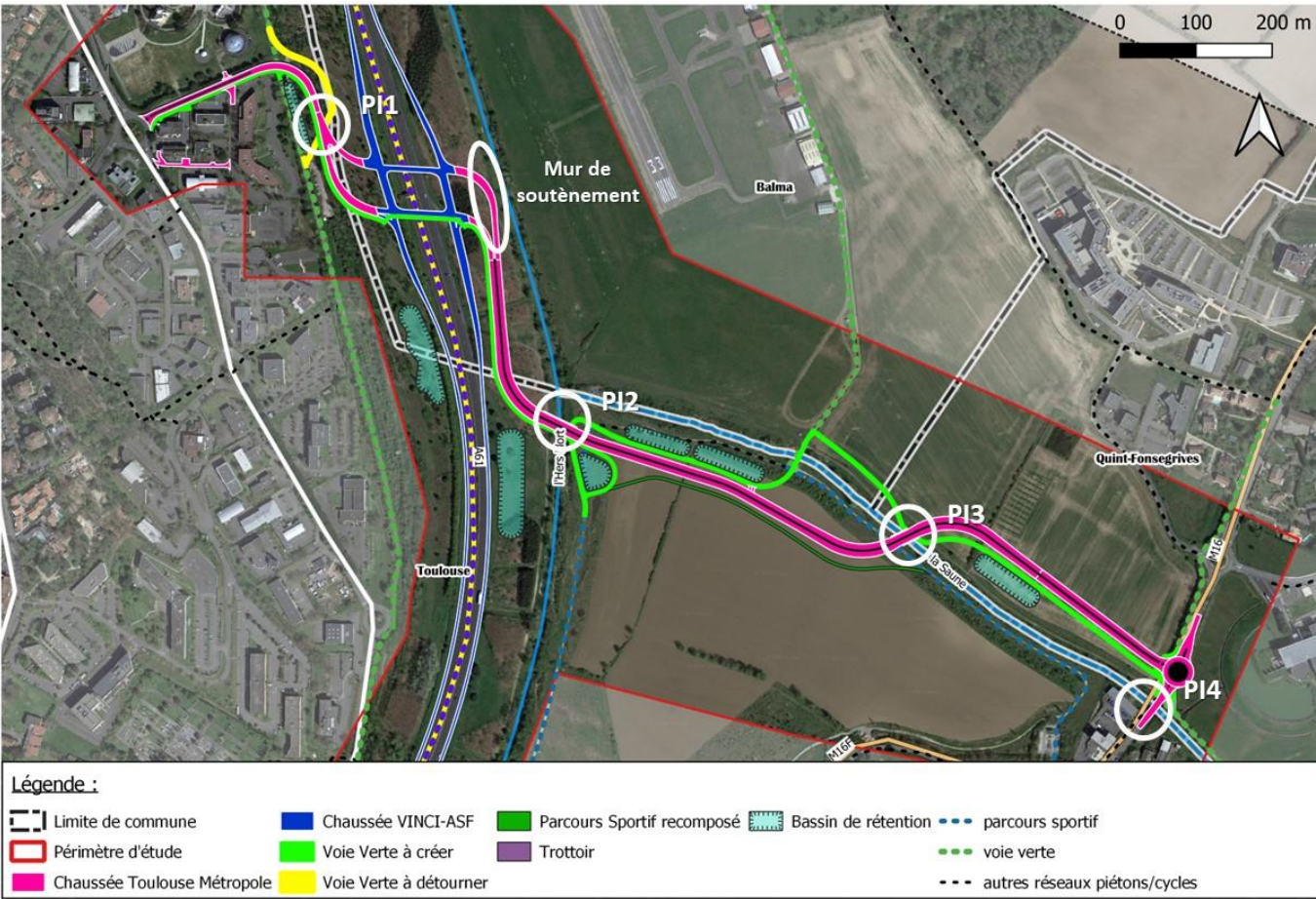


Figure 16 : Localisation des ouvrages d’art- Source : ARCADIS, AVP

C.4.4.3. Les rétablissements d'accès

L'aménagement de la Jonction Est implique de réaliser différents accès et raccordements routiers. Ceux-ci sont localisés sur le plan suivant (numéros blancs repris dans les paragraphes suivants) :

- 1. Raccordement au giratoire rue Maurice Hurel/avenue Jean Gonord/Marcel Dassault**

L'échangeur sera raccordé côté Ouest (Zone de la Grande Plaine) au giratoire existant situé à l'intersection de la rue Maurice Hurel, de l'avenue Jean Gonord et de l'avenue Marcel Dassault.
- 2. Accès à la Cité de l'Espace**

L'accès à la Cité de l'espace par les véhicules de secours sera réalisé par la rue Maurice Hurel
- 3. Rétablissement voie de desserte hôtels**

Avec la mise en œuvre d'un terre-plein sur la rue Maurice Hurel, la voie qui sert actuellement d'entrée et de sortie de la zone hôtelière présentera une contrainte du fait de l'interdiction de tourne à gauche.

Afin de faciliter la sortie des véhicules vers la zone de la Grande Plaine sans nécessiter le passage par l'échangeur, l'impasse Mouchotte sera transformée pour permettra la sortie des véhicules vers l'avenue Marcel Dassault. Cette impasse est actuellement privée, elle est donc incluse dans le périmètre de DUP.



Figure 17 : Schéma du tracé du nouveau raccordement de la zone d'activité de la Plaine – source : Toulouse Métropole

- 4. Raccordement sur la M16 (extrémité Est du Projet)**

Le raccordement sur la M16 (chemin de Ribaute) se fait par l'intermédiaire d'un carrefour giratoire à créer. Il se positionnera juste au Nord de l'ouvrage existant de la M16 franchissant la Saune, au niveau de l'actuel ouvrage de décharge.

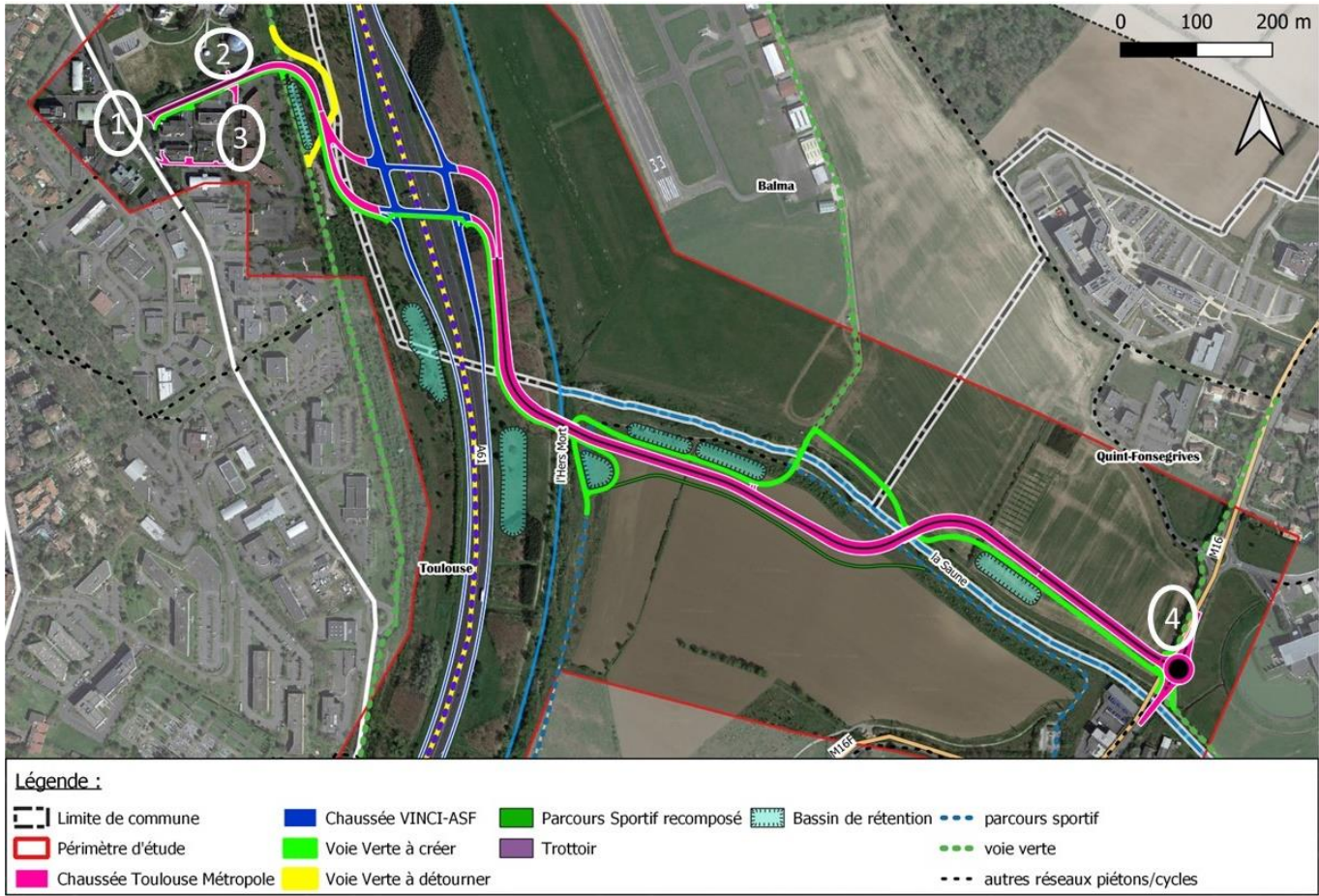


Figure 18 : Localisation des principaux rétablissements d'accès.

C.4.4.4. La continuité cyclable et piétons

Le projet représente 2 types d'aménagements pour les continuités piétons/cycles :

- L'aménagement même d'une voie verte nouvelle tout au long du tracé qui permettra de relier directement la M16 et la zone de Ribaute à la zone de la Grande Plaine via une section de 4m de large le long de la section courante à l'est et de 3m (liée à des contraintes techniques) au niveau de l'échangeur et de la rue Maurice Hurel,
- Le rétablissement d'axes existants sur la zone ainsi que la connexion à ces axes tels que :
 - La voie verte le long du périphérique qui sera directement coupée par l'infrastructure : elle sera déviée légèrement et bénéficiera d'un nouvel ouvrage passant sous les bretelles de l'échangeur ;
 - Le parcours sportif de Ribaute sera lui aussi directement impacté : il sera repris en décalé et longera l'axe par le sud ;
 - La voie verte de l'Hers : cet axe en cours de définition sera complété par la voie verte le long de la section courante, permettant aussi son lien direct avec la voie verte de la Saune et sera prolongée au sud lors de la remise en état des voies d'accès chantier.

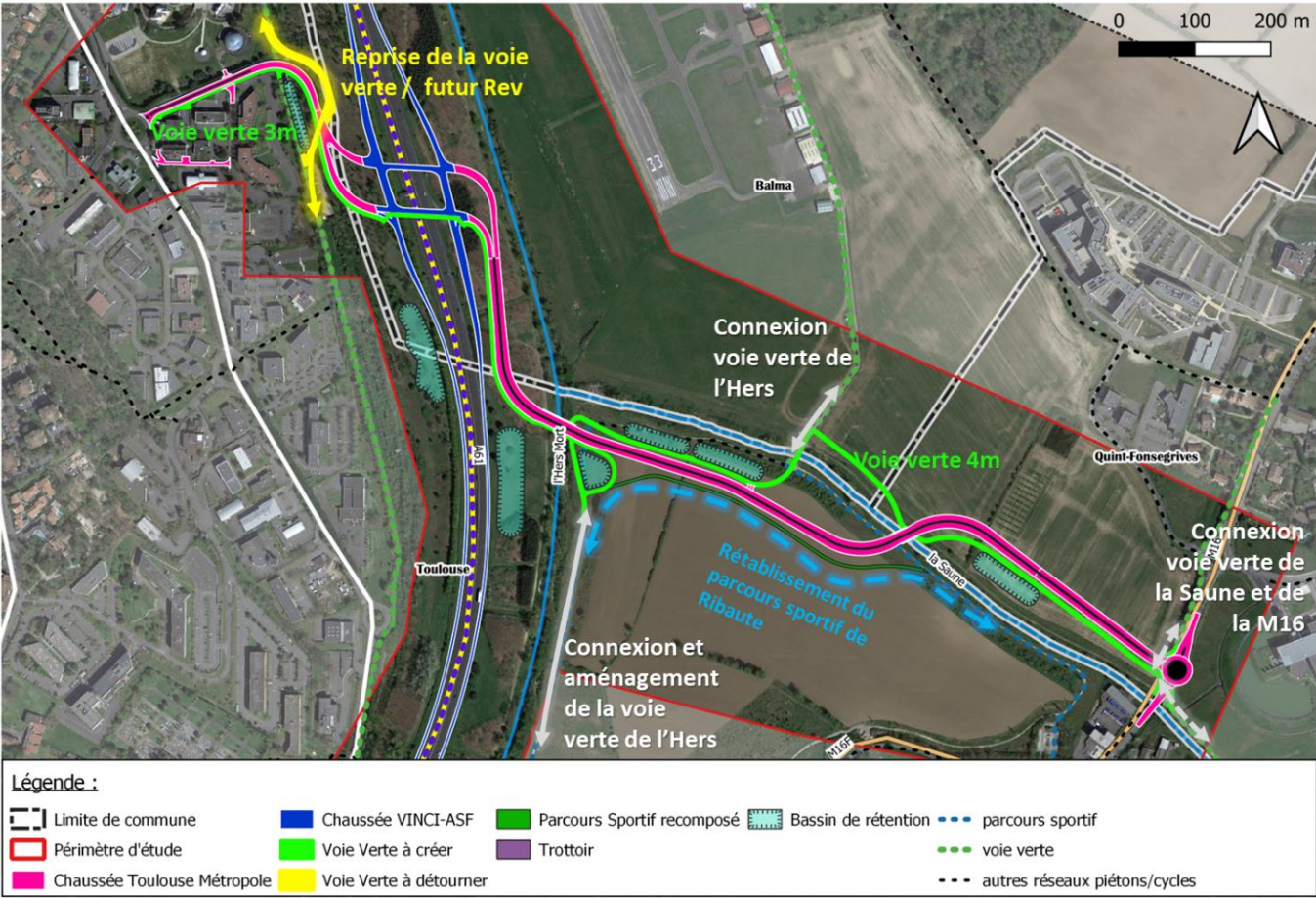


Figure 19 : Localisation des continuités piétons/cycles

C.5. Un projet intégré dans le paysage et son environnement

C.5.1. L'intégration paysagère

Les quelques points de vue accessibles depuis les reliefs en périphérie de la zone d'étude ouvrent sur un paysage de campagne présent au cœur de la zone. Le principal intérêt de cette zone dépourvue de relief réside dans l'étendue des vues qu'elle offre. La réalisation de remblais, la plantation de bosquets ou encore l'implantation de constructions pourraient altérer l'ampleur du panorama.

Aux extrémités du projet (M16 et échangeur), la zone d'étude reflète au contraire la diversité d'un paysage urbain qu'une nouvelle infrastructure ne bouleverserait pas de façon notable. En effet, la présence d'équipements publics, de bâtiments d'activités, de logements, a déjà orienté durablement les caractéristiques de ce paysage urbain complexe et donc moins sensible aux changements que le paysage sobre du cœur de la zone.

L'aménagement paysager qui accompagnera le projet facilitera son intégration naturelle.

Les principes architecturaux et paysagers s'inscrivent avant tout dans le respect du site et l'intégration du projet dans son contexte, à savoir les tissus périurbain et agricole notamment, tous deux influencés par le passage de l'Hers-Mort et de la Saune. Ainsi, le projet paysager se décompose en 3 strates réparties différemment sur le projet, afin de favoriser l'intégration de l'infrastructure et de ses ouvrages dans son contexte :

- La **strate herbacée**, occupant la surface la plus importante, accompagne l'ensemble du projet, et se compose d'un semis de prairie fleurie extensive, ne nécessitant pas d'arrosage et peu d'entretien. Un mélange spécifique adapté aux fossés et bassins de récupération des eaux sera sélectionné pour compléter la strate herbacée.
- La **strate arbustive** participe au cadrage des vues et à la structure du projet, notamment sur deux points spécifiques, l'accompagnement de la Jonction Est depuis la fin de la Rue Maurice Hurel jusqu'à la traversée de l'Hers, sous la forme d'une bande plantée séparant la chaussée de la voie verte. Elle se retrouve également le long de la Jonction Est dans le périmètre spécifique du cône d'envol de l'aérodrome de Lasbordes. Cette strate arbustive s'organise en cordon informel qui permet de qualifier le passage des voies et de conforter les corridors verts existants, tout en participant au maillage agricole alentour, relativement bas et principalement composé d'arbustes indigènes.
- La **strate arborée** se concentre tout d'abord au niveau du corridor vert situé à l'Ouest de l'A61, afin de favoriser l'intégration de l'accroche à l'échangeur et recomposer une trame arborée dense, dans la continuité des cordons boisés existants. Par la suite, on retrouve un alignement d'arbres sur la dernière section de la Jonction Est, entre la traversée de la Saune jusqu'au raccordement à la M 16. Cet alignement permet de rythmer et de cadrer les vues vers le paysage proche.

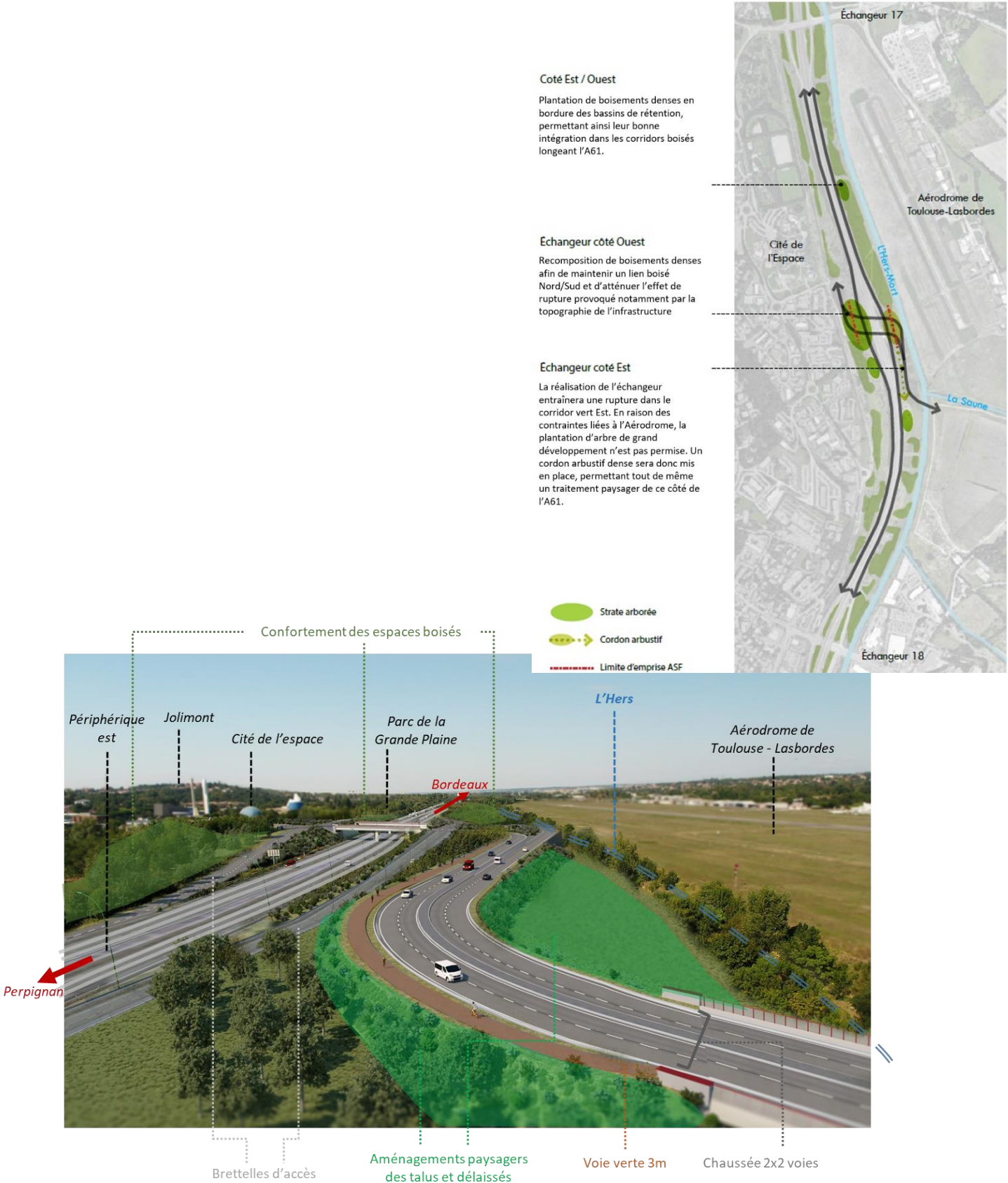


Figure 20 : Insertion paysagère de l'échangeur

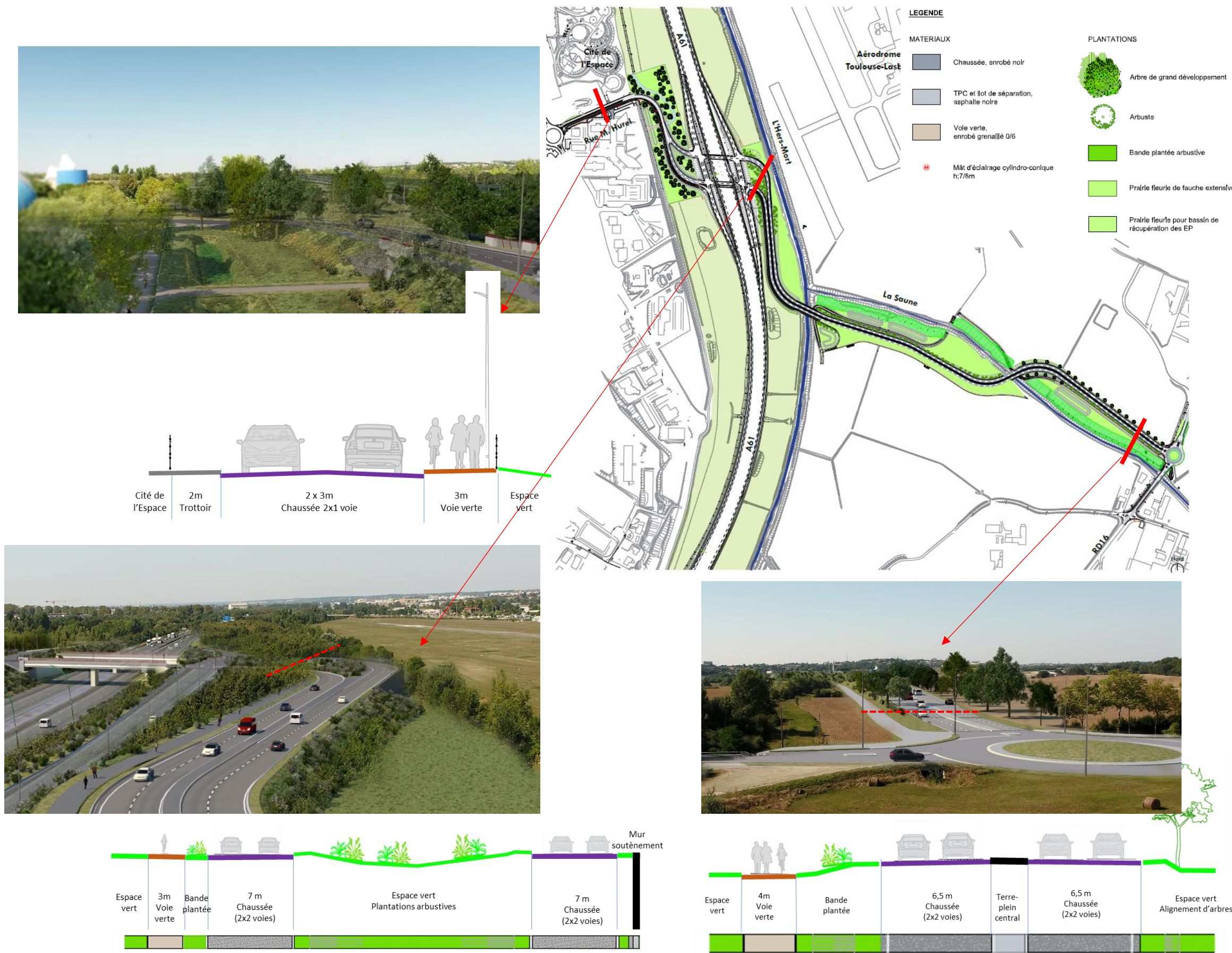


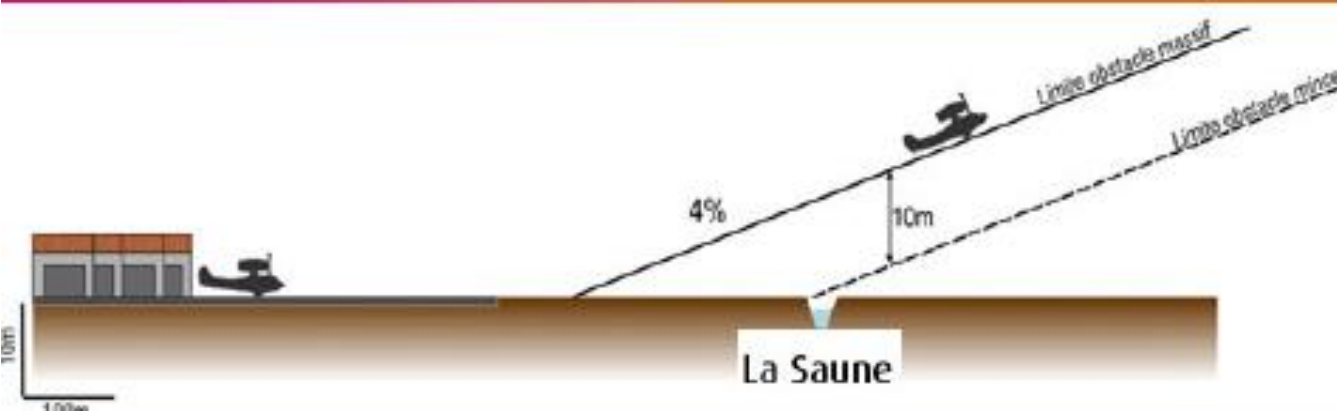
Figure 21 : Insertion paysagère de la section courante

C.5.2. La prise en compte des enjeux du secteur

C.5.2.1. Enjeux humains

C.5.2.1.1 La présence de l’aérodrome Toulouse Lasbordes

Le respect de la zone d’envol impose des limites de hauteur pour les aménagements et les équipements routiers proches. Il est donc obligatoire de situer le tracé de la Jonction Est assez loin au Sud de l’aérodrome dans l’emprise du cône d’envol et d’adapter les plantations d’accompagnement à ces hauteurs autorisées.



Cette contrainte a été intégrée :

- Aux principes d’aménagements paysager qui ne prévoient pas d’arbres de haute tige dans les secteurs concernées ;
- Aux aménagements d’écran à chiroptères sur les ouvrages de traversée de la Saune et de l’Hers.

C.5.2.1.2 L’emplacement réservé au profit de SNCF Réseau

Un emplacement réservé pour le futur contournement ferroviaire (fret) de Toulouse est inscrit au PLU (Plan Local d’Urbanisme) de Toulouse (E.R. n° 322) et de Balma (E.R. n°48). Cette voie ferrée devrait permettre à terme de mettre en place un contournement de la gare Matabiau pour la liaison Bordeaux-Narbonne.

La conception de l’échangeur de la Jonction Est a été menée en concertation avec SNCF Réseau. L’objectif commun d’ASF, de Toulouse Métropole et de SNCF Réseau est de préserver la faisabilité des deux projets. Pour ce faire, il est notamment envisagé la modification des emplacements réservés dans le cadre d’une mise en compatibilité des documents d’urbanisme qui est emportée par la DUP. Elle est présentée dans le cadre du présent dossier d’enquête publique conjointe.

C.5.2.1.3 Le secteur hôtelier et la Cité de l’Espace rue Maurice Hurel sensibles aux nuisances d’une telle infrastructure

Ce secteur bénéficiera d’une nouvelle desserte comme explicité ci-avant. Les études techniques ont été menées afin de prendre en compte ces bâtiments.

Les études acoustiques seront ainsi complétées par un diagnostic des hôtels situés le long de la rue Maurice Hurel afin de déterminer précisément (avant l’aménagement) les niveaux d’isolation acoustique à mettre en œuvre.

Par ailleurs l’éclairage de la zone a été réfléchi en fonction de la présence de la Cité de l’Espace.

Enfin les études techniques n’ont pas démontré d’incidences spécifiques sur les vibrations dans ce secteur.

C.5.2.1.4 Le relief et l’occupation du sol

Le projet a été conçu afin de respecter le terrain naturel au maximum à la fois dans un objectif d’insertion paysagère mais aussi de limiter les remblais. Seul l’échangeur nécessite une part importante de remblais.

A noter qu’à l’ouest la Jonction Est s’insère directement sur la rue Maurice Hurel existante. Cette solution est issue d’une analyse de variante qui permettait d’éviter la destruction d’un alignement d’arbres (voie verte zone de la Prairie longée d’une allée de Muriers).

Côté est le projet s’insère principalement dans des zones agricoles et il a été choisi de longé au maximum la Saune pour limiter les emprises sur ces secteurs agricoles. La connexion à la M16 a été choisie au nord de la Saune car cela évite la démolition d’un ensemble de bâtis d’activité situé à l’intersection du chemin de Ribaute et de la M16.

C.5.2.2. Enjeux physiques, paysagers et naturels

C.5.2.2.1 Les enjeux hydrauliques

La section courante à l’est du périphérique se situe en zone inondable (PPRi), ainsi le projet s’est adapté à cette problématique :

- La conception respecte le terrain naturel afin de limiter les impacts en cas de forte crue ;
- Les écoulements secondaires sont rétablis ;
- Les bassins de rétention sont situés en dehors des zones inondables fréquentes,
- L’ensemble des modélisations hydrauliques ont été réalisées et ont démontré que le projet n’avait pas d’incidence sur les débits et les hauteurs de crues, notamment pour les secteurs à enjeux (zones bâties) ;
- Afin de faciliter les écoulements en cas de crue de référence de la Saune, un arasement de merlon présent le long de ce cours d’eau a été prévu. Il sera accompagné d’une revégétalisation de ce secteur ;
- En période de travaux, une attention particulière est portée sur le positionnement des zones de stockages et de bases de vie (hors zone d’inondation forte) et sur les consignes à respecter pour la protection du milieu aquatique.

Par ailleurs, si le secteur du périphérique ne faisait aujourd’hui pas l’objet d’un traitement spécifique de ses eaux pluviales, l’aménagement du secteur et des voies d’entrecroisement sera l’occasion d’aménagement un système d’assainissement pluvial dans cette zone. Les systèmes de gestion des eaux pluviales sur les travaux ASF et ceux sur la section courante de Toulouse Métropole font l’objet d’une harmonisation des hypothèses de calcul.

C.5.2.2.2 Les enjeux paysagers

Les quelques points de vue accessibles depuis les reliefs en périphérie de la zone d’étude ouvrent sur un paysage de campagne présent au cœur de la zone. Le principal intérêt de cette zone dépourvue de relief réside dans

l'étendue des vues qu'elle offre. La réalisation de remblais, la plantation de bosquets ou encore l'implantation de constructions pourraient altérer l'ampleur du panorama.

Aux extrémités du projet (M16 et échangeur), la zone d'étude reflète au contraire la diversité d'un paysage urbain qu'une nouvelle infrastructure ne bouleverserait pas de façon notable. En effet, la présence d'équipements publics, de bâtiments d'activités, de logements, a déjà orienté durablement les caractéristiques de ce paysage urbain complexe et donc moins sensible aux changements que le paysage sobre du cœur de la zone.

L'aménagement paysager qui accompagnera le projet facilitera son intégration naturelle.

C.5.2.2.3 Les enjeux du milieu naturel

Le projet s'inscrit dans un contexte majoritairement agricole qui présente une trame paysagère intéressante pour la biodiversité en lien notamment avec la Saune, l'Hers et les milieux riverains.

La zone d'étude interfère avec la Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique des prairies de Lasbordes où sont recensées en particulier la Jacinthe de Rome (espèce inscrite en annexe 1 de la liste des espèces protégées en France) et le Trèfle maritime (espèce protégée au niveau régional). Ces deux espèces sont présentes sur le secteur de l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes. Seul le trèfle est concerné directement par le projet.

En ce qui concerne la faune, les enjeux les plus forts sont associés à :

- **L'Azuré du Serpolet**, espèce très localisée à l'échelle de la métropole toulousaine et menacée localement, qui fréquente les **friches et ourlets à organ en bordure de l'Hers et de la Saune**.
- Un cortège de **reptiles, d'amphibiens et de petits mammifères** protégés sensibles à la destruction et à la fragmentation de leurs **habitats (haies, mares paysagères et ornières de la zone de Ribaute...)**.
- La présence de **69 espèces d'oiseaux dont 34 espèces nicheuses protégées** comme le Martin-pêcheur d'Europe ou la Cisticole des joncs respectivement spécialistes des **milieux rivulaires et ouverts**.

Au moment de la phase de concertation 2016 des premiers inventaires étaient en cours par Egis (entre 2015 et 2016). En 2017, une première mise à jour des prospections naturalistes a impliqué Egis environnement et Biotope. En 2020, Biotope a complété et mis à jour les inventaires une nouvelle fois. Une véritable démarche itérative a été mise en œuvre pour respecter les enjeux du milieu naturel. Ainsi ces nombreuses périodes d'inventaires et d'analyse d'écologues ont permis d'affiner certaines caractéristiques du projet.

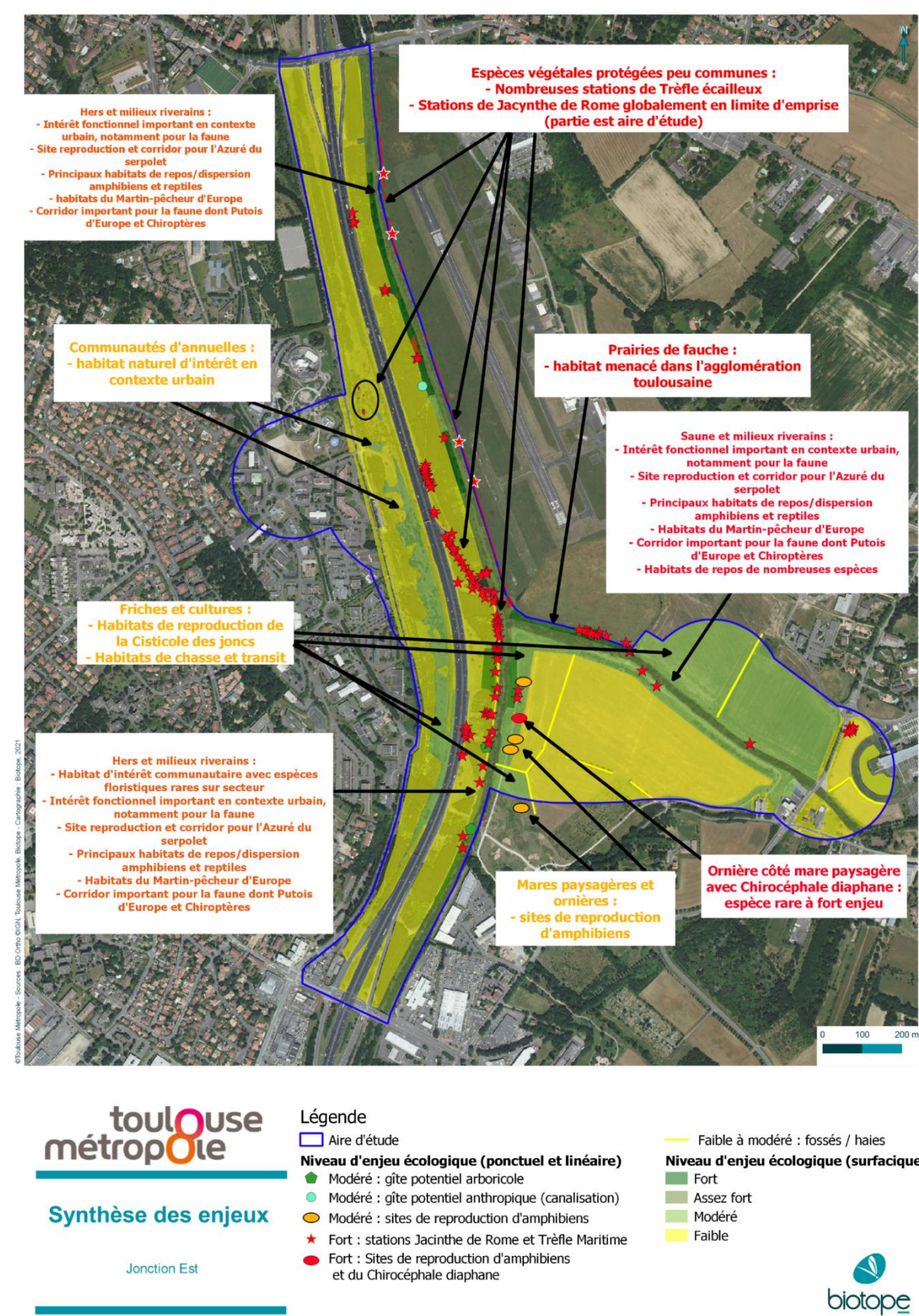


Figure 22 : Synthèse des enjeux pour le milieu naturel (BIOTOPE, 2020)

Les dossiers réglementaires et notamment la demande de dérogation espèces protégées reposent sur ces jeux de données.

Plusieurs mesures d'évitement amont ont ainsi permis de réduire les impacts sur le milieu naturel :

- ASF a modifié les emprises de ses bassins afin notamment d'éviter des zones à enjeux ;
- Toulouse métropole a réduit ses emprises de projet pour réduire les impacts sur les secteurs à enjeux ;
- Un travail a été réalisé sur le positionnement des accès chantiers et zones de stockages afin d'éviter les zones à enjeux ;
- Pendant cette phase de travaux, des précautions seront prises avec le balisage et la mise en défens des zones le plus sensibles.

Par ailleurs plus d'une dizaine de mesures de réduction sont incluses dans le projet et/ou dans le suivi de son chantier afin de réduire les incidences du projet sur le milieu naturel.

Cependant à l'issue de l'analyse des impacts sur le milieu naturel, des impacts résiduels sont constatés sur certaines espèces et habitats d'espèces protégées. Ainsi des mesures compensatoires ont été mises en œuvre.

A l'heure actuelle, trois sites sont proposés pour la mise en œuvre de mesures de compensation (voir la carte ci-contre pour les couleurs) :

- **Site 1** : ~ 14,7 ha sur le site de la Ribaute sud pour les oiseaux, mammifères, chiroptères, reptiles et amphibiens;
- **Site 2** : ~ 2,9 ha sur le site de l'A61 (milieux rivulaires de la Saune et de l'Hers mort) pour les oiseaux, mammifères, chiroptères, reptiles, amphibiens, insectes et pour la flore;
- **Site 3** : ~ 2,8 ha sur le site de Marcaissonne pour les oiseaux, mammifères, chiroptères, reptiles et amphibiens.

Les terrains compensatoires proposés sont tous situés à moins de 800 m du projet, **afin de restaurer au maximum des secteurs proches des zones impactées et de restaurer des milieux fonctionnels directement pour les populations impactées par le projet**. Par ailleurs, ils se situent en continuité directe d'autres secteurs de compensation des projets locaux (ZAC Malepère, groupe scolaire et collège Malepère ...) ce qui permet de compléter la protection de ce secteur pour limiter de nouveaux impacts .

Avec ce projet de compensation, la collectivité affirme également une dimension environnementale assumée sur ce secteur Hers-Ribaute-Marcaissonne, en cohérence avec les intentions du projet Grand Parc de l'Hers dont ce territoire fait partie intégrante. Les espaces de compensation ainsi agencés forment un cœur de nature connecté à l'Hers et à ses affluents.

Compte-tenu du positionnement privilégié de cette zone, qui sera à terme accessible tant depuis le centre-ville de Toulouse que depuis le secteur Est périphérique, des actions d'information et de sensibilisation du public aux enjeux de telles zones de compensation pourraient également être proposées.

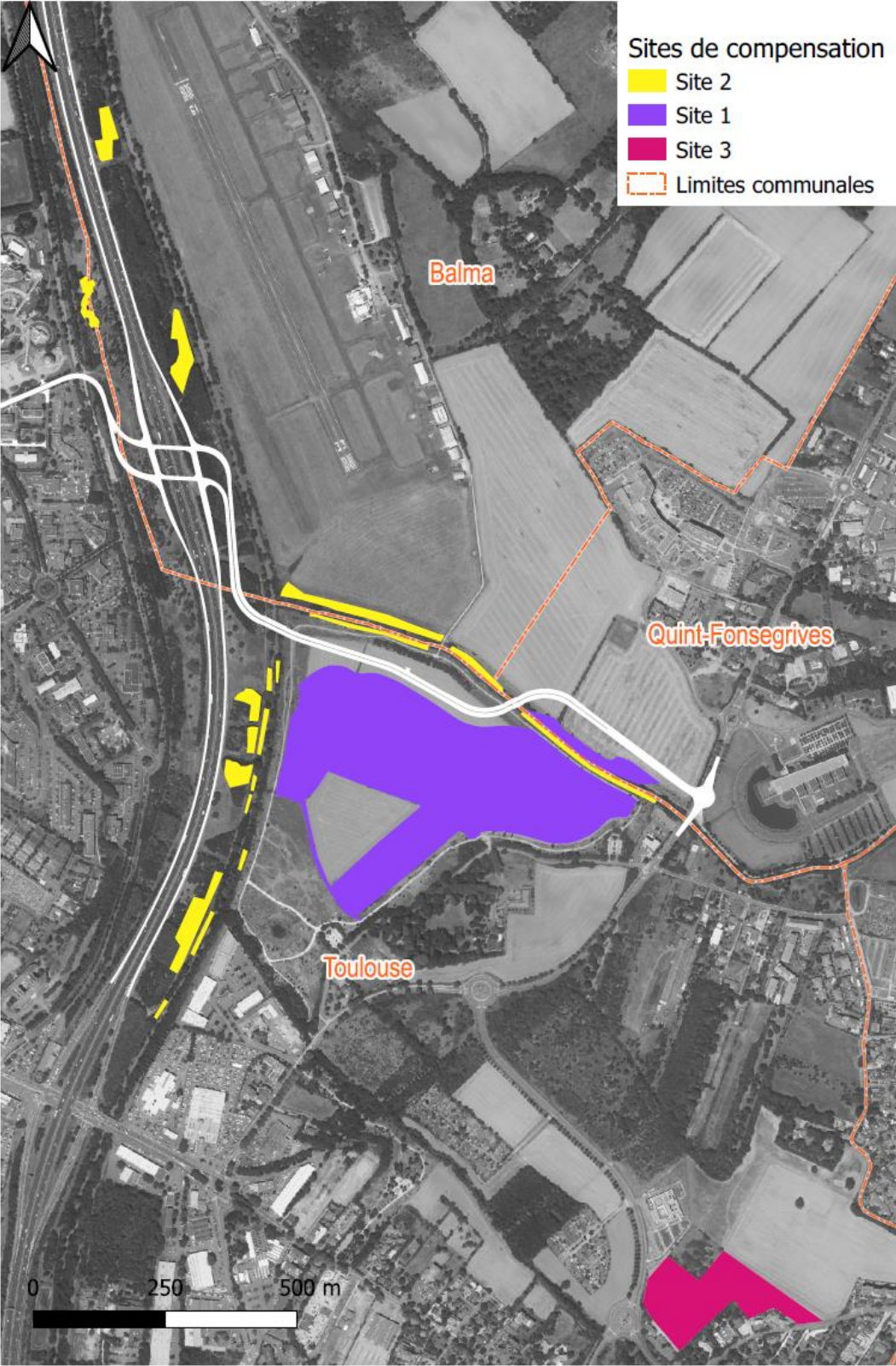


Figure 23 : localisation des sites de compensations au regard du projet Jonction Est (en blanc)

C.6. Articulation avec les autres documents d’urbanisme, plans et programmes avec lesquels il doit être compatible

c.6.1. Le SCoT

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Grande agglomération toulousaine a été approuvé par le Comité syndical du Smeat (Syndicat mixte d’études pour entreprendre et mettre en œuvre la révision du schéma de cohérence territoriale de l’agglomération toulousaine) le 15 juin 2012. Depuis son approbation, le SCoT a fait l’objet de plusieurs évolutions. La dernière, approuvée par le Comité syndical du 27 avril 2017 correspond à la 1^{ère} révision du SCoT. Cette 1^{ère} révision a intégré :

- un certain nombre d'évolutions législatives récentes et de documents supérieurs nouveaux vis-à-vis desquels le SCoT avait une obligation de mise en en compatibilité ou de prise en compte, d'une part ;
- l'évolution ou l'émergence (entre mi-2012 et début 2015), de programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics, susceptibles d'avoir des effets structurants, à court ou moyen termes, sur le territoire de la Grande agglomération toulousaine, d'autre part ;
- des ajustements (sur la base des enseignements des premières années d'application du SCoT) des dispositions du Document d'orientations et d'objectifs (DOO) susceptibles de faciliter ou d'améliorer la mise en œuvre de ses orientations, enfin.

Une 2^{ème} révision du SCoT a été prescrite par délibération le 8 janvier 2018.

Aujourd’hui le Smeat est constitué de :

- Toulouse métropole,
- La Communauté d’agglomération Muretain Agglo,
- La Communauté d’agglomération du SICOVAL,
- La Communauté de communes de la Save au Touch,
- La Communauté de communes Côteaux-Bellevue.

Le périmètre concerné par le SCoT regroupe ainsi 113 communes, soit une superficie de 121 300 hectares ; il rassemble 940 000 habitants (en 2008) et compte 465 000 emplois (estimation AUAT : Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire 2008).

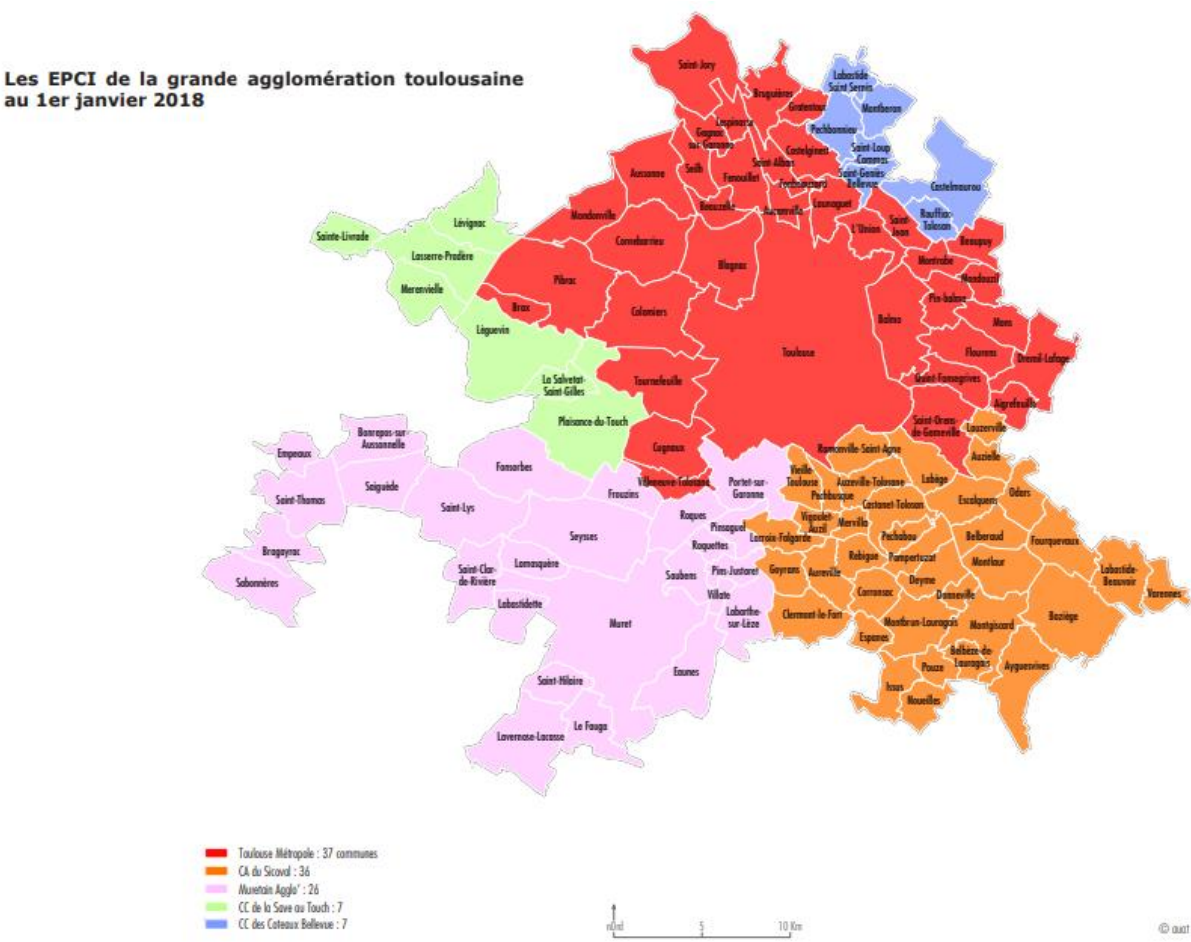


Figure 24 : Communautés de communes et communes du SCoT – Source : BILAN 2008-2018 Quelles évolutions au regard des objectifs du SCoT de 2012 ? - Avril 2018 SMEAT

Le SCoT a pour objectif de dessiner la métropole en prenant en compte les spécificités singulières de chaque territoire et en essayant d’équilibrer respect et préservation de l’environnement, croissance démographique, logement, transports, économie, infrastructures...

Il coordonne les différentes politiques publiques : habitats, déplacements, développement commercial, environnement, etc..., autour d’orientations communes. Cet outil de conception et de mise en œuvre permet aux communes d’un même territoire la mise en cohérence de tous leurs documents de planification. Il doit permettre au territoire de tendre vers :

- plus de cohérence à l’échelle d’un territoire pertinent ;
- plus de concertation en permettant aux citoyens de participer activement à la définition des projets structurants ;
- un développement durable qui combine le « développement équilibré alliant le progrès social, l’efficacité économique et la protection de l’environnement ».

La loi Grenelle II ajoute les éléments suivants à la définition du SCoT :

- l’instauration de règles visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
- la préservation des ressources naturelles et de la biodiversité ;
- la lutte contre l’étalement urbain.

Le SCoT comporte trois parties :

- le rapport de Présentation ;
- le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
- le Document d'Orientations et d'objectifs (DOO).

Les grands principes retenus par le SCoT de l'agglomération toulousaine sont les suivants :

1. **maîtriser l'urbanisation** : conforter les espaces agricoles et protéger les espaces naturels en créant un maillage « bleu » et « vert » au sein de l'agglomération, préserver les paysages et les ressources et la santé publique ;
2. **polariser le développement** : renforcer l'offre de logement, développer les territoires hors ville intense, promouvoir la densification et la mixité, développer l'économie dans ces nouveaux territoires d'accueil ;
3. **relier les territoires** : Améliorer les infrastructures d'accessibilité et de transport, renforcer l'intermodalité, promouvoir les modes doux.

⇒ Un territoire en pleine urbanisation

Si Toulouse est bien le centre de ce SCOT, le secteur d'étude est localisé en bordure du cœur d'agglomération. Ce cœur d'agglomération comprend des communes aux fonctions urbaines les plus développées, soit Toulouse et les centres urbains de la première couronne qui disposent d'un très bon niveau de services et d'équipements, notamment en transports en commun (métro, transports en commun performant). Ce cœur d'agglomération a pour vocation à accueillir une part significative de la croissance, avec des formes urbaines denses.

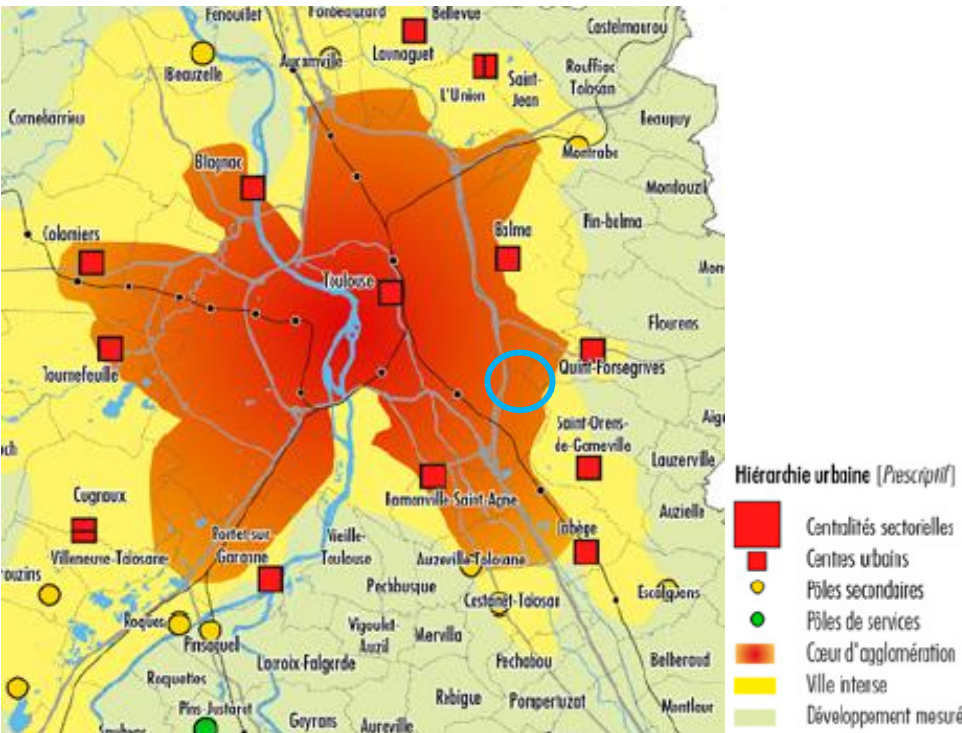


Figure 25 : hiérarchisation urbaine – Scot 2017

En termes d'urbanisation, dans ces secteurs, les objectifs principaux sont de développer une urbanisation par « intensification ». Cependant sur tout ce secteur Est Toulousain, on note de nombreuses zones de « pixels » équivalent à du développement par extension. C'est le cas entre Balma et Quint ainsi que plusieurs pixels sur le secteur de Malepère ainsi que sur le secteur de Montaudran. **En revanche le projet se situe en dehors de zone d'urbanisation.**

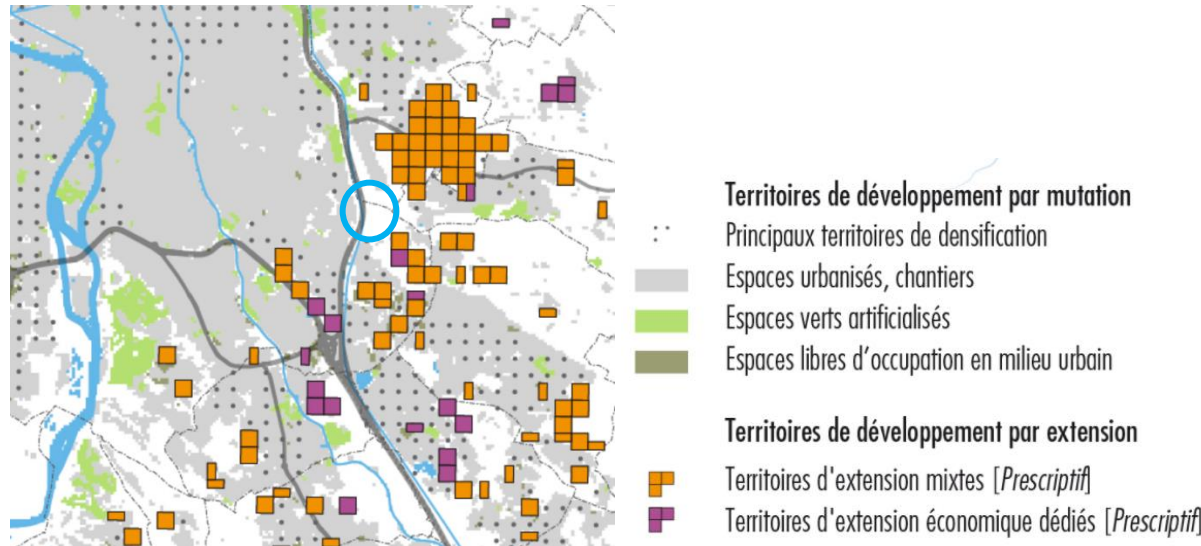


Figure 26 : territoire de développement – Scot 2017

⇒ Un projet de jonction est intégré aux projets de voiries

Les éléments concernant les déplacements sont traités dans le cadre de l'objectif « Relier » du DOO.

Ainsi le DOO prévoit de « compléter le réseau de boulevards urbains multimodaux charpente de la Ville Intense » avec notamment le projet de Jonction est reliant la M16 (RD16 dans le SCoT) au périphérique (P105).

P105	Des boulevards urbains à créer :
a.	le Boulevard Urbain Nord de Borderouge à Bruguières ;
b.	la Liaison Multimodale Sud-Est (LMSE) de Ramonville à Quint ;
c.	la Jonction Est de la RD 16 au périphérique ;
d.	la desserte de Lasbordes de la RD 10 à la RD 820 ;
e.	la Liaison Urbaine de Balma-Est (LUBE) de la RD 826 à la RD 112 ;
f.	la Voie du Canal de Saint-Martory, du Grand-Rond de Saint-Simon à Cugnaux ; le boulevard de Saint-Martory sur les territoires à urbaniser de Cugnaux-Villeneuve-Frouzins jusqu'à la RD 15 ;
g.	la RD 924 de Cugnaux à la déviation de Léguevin ;
h.	la voie des Ramassiers ;
i.	la RD 963 ;
j.	la liaison Garonne nord entre la RD 902 et la RD 820 ;
k.	la déviation de Saint-Orens entre la RD 2 et la RD 16.

Les boulevards urbains forment un réseau structurant et maillant les bassins de mobilité (quadrants), en complément du réseau primaire. Ils sont supports d'urbanisation. À caractère multimodal, ils comprennent des espaces pour les modes actifs (trottoirs, pistes ou bandes cyclables) et intègrent des aménagements en faveur des transports collectifs. Hors zones économiques dédiées, la vitesse maximale autorisée est de 50 km/h et doivent constituer des espaces publics apaisés. Les intersections sont à niveau, sauf exception. Les boulevards urbains sont réalisés lors de l'urbanisation des territoires qu'ils irriguent. De plus, la transformation de la ville doit être privilégiée en appui sur les réseaux existants à requalifier.

EXTRAIT DU SCoT

Pour remarque sur la consommation des espaces naturels dans le cadre du SCoT de Toulouse. Le DOO fixe les objectifs suivants :

- **Appliquer un principe général d'économie des espaces naturels, agricoles et forestiers** : Le DOO indique que les prélèvements annuels de terres naturelles, agricoles et forestières au profit d'une urbanisation nouvelle ne pourront excéder 315 ha en moyenne annuelle à l'échelle du territoire de la Grande Agglomération Toulousaine.

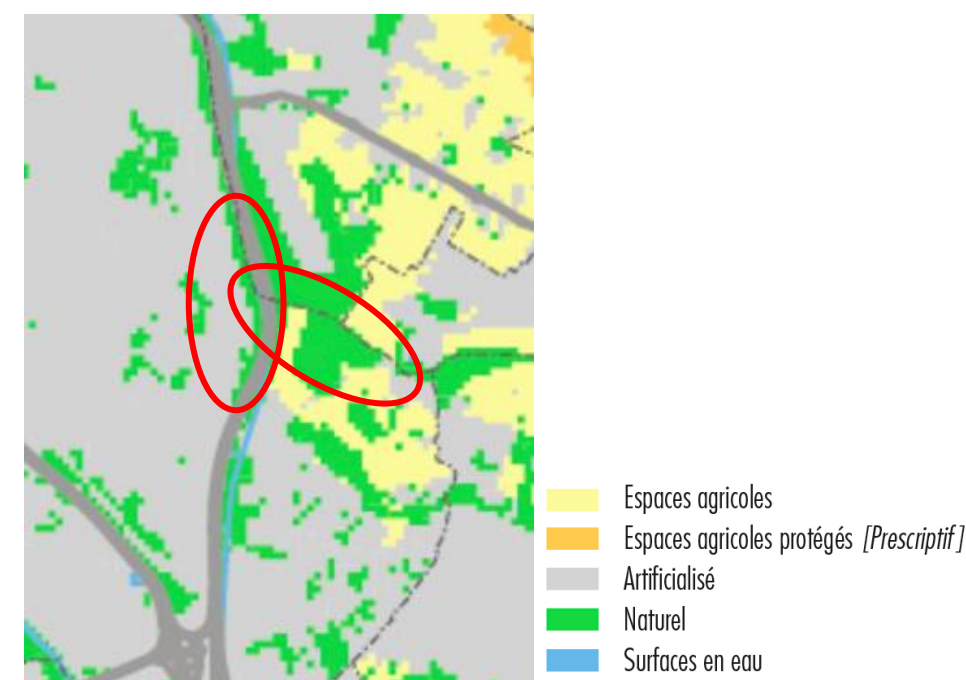


Figure 28 : Les espaces naturels et agricoles- Scot 2017

A noter que la zone d'étude est concernée par une zone « naturelle » importante ainsi que des espaces agricoles (non protégés). La consommation de ces espaces sera prise en compte dans le cadre du futur PLUi-H (qui doit être compatible avec le SCoT) dans les consommations à prévoir d'ici à 2035.

- **Maintenir les continuités écologiques et assurer ainsi une perméabilité entre les fronts d'urbanisation** : Le SCoT identifie les zones où les contraintes sont les plus fortes et où les continuités écologiques sont essentielles à restaurer ou à reconquérir, notamment dans le cas de nouveaux projets urbains. Les opérations d'aménagement doivent donc veiller à la préservation des fonctions naturelles et écologiques des continuités écologiques identifiées et en préciser le tracé, tout particulièrement sur les continuités écologiques à restaurer et à reconquérir. La zone d'étude est concernée par des espaces naturels protégés ainsi que des continuités écologiques à restaurer ou reconquérir. .

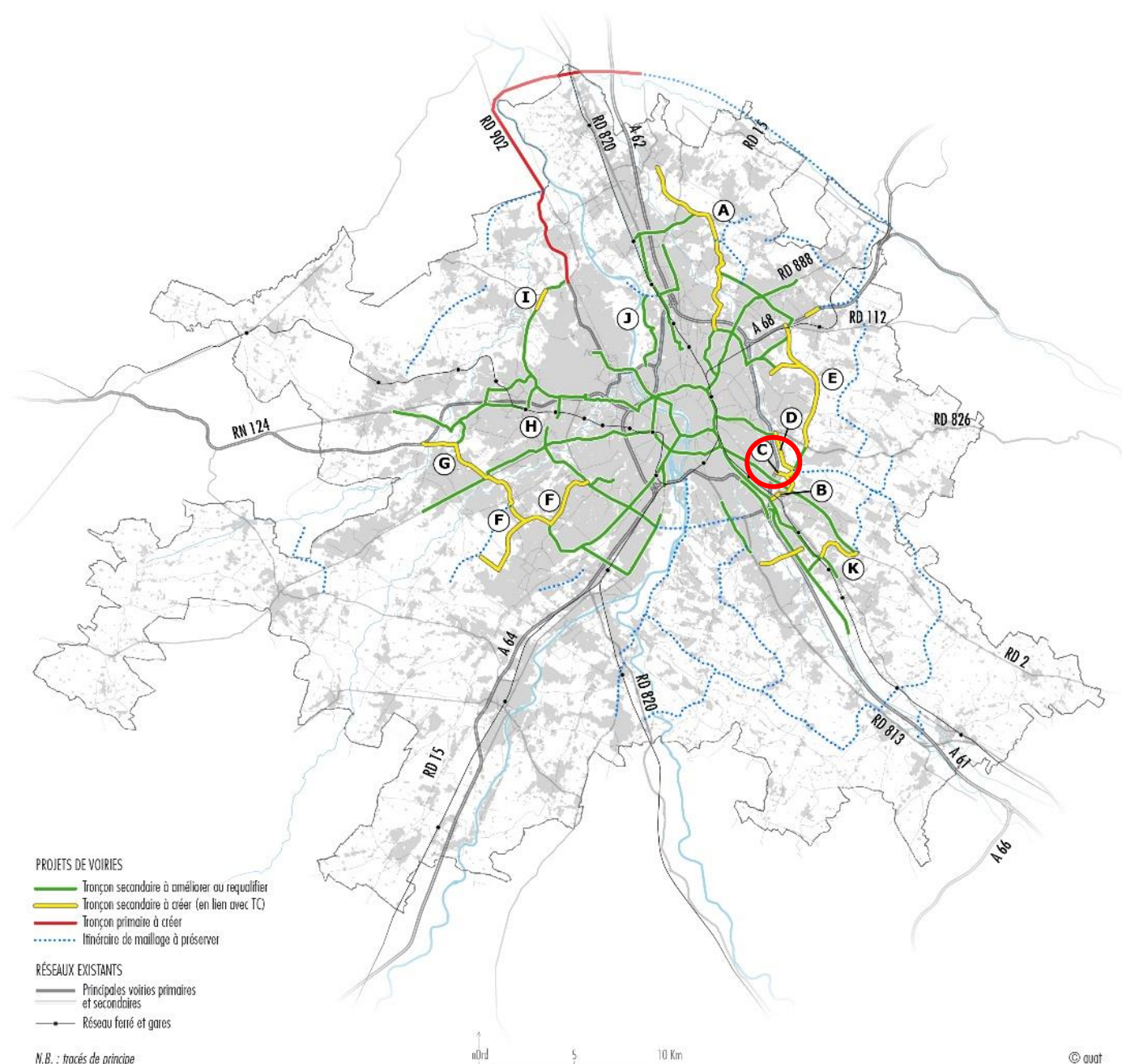


Figure 27 localisation des projets de voirie du SCoT

⇒ Un projet qui devra s'intégrer dans son environnement

Le développement de ce projet devra cependant pouvoir respecter les autres objectifs du SCoT notamment en termes de préservation des espaces Naturels.

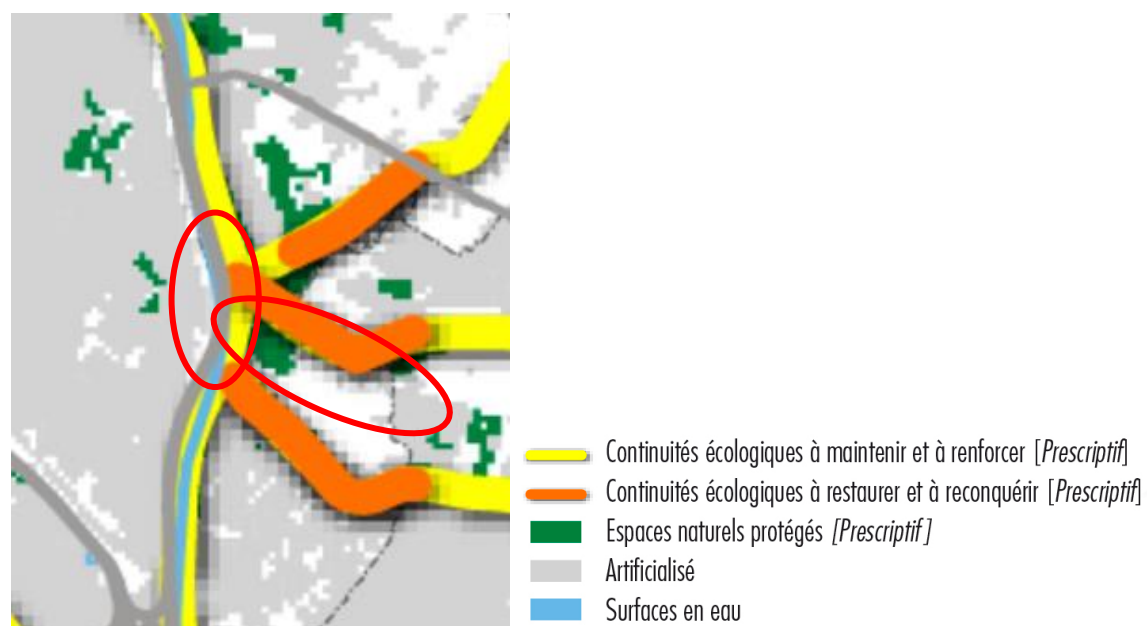


Figure 29 : Continuités écologiques faisant coupure entre les fronts d'urbanisation

⇒ Remarque sur les éléments du SCoT en cours de révision.

Le SCoT est actuellement en cours de révision et plusieurs études ont déjà été produites sur ce dossier.

Ainsi l'analyse des enjeux métropolitains issue des premiers éléments communiqués au public mentionne bien la réalisation de la Jonction Est comme « projets pour atténuer la congestion routière » et montre que malgré ces travaux de nouvelles voies parmi d'autres et malgré le développement de la 3^{ème} ligne de métro, « les modélisations de trafics réalisées à l'horizon 2030 prévoient une poursuite et une aggravation des phénomènes de congestion routière sur le secteur »

Le projet Jonction Est est localisé dans un creux d'urbanisation aujourd'hui reconnu comme espace naturel, et concerné par des prescriptions sur ces thématiques. Cependant le projet de Jonction Est est bien inscrit dans les projets de voiries du SCoT.

A noter que la consommation d'ENAF reste minime au regard du secteur.

C.6.2. Le Projet Mobilités

Le Projet Mobilités 2020-2025-2030 - valant Plan de Déplacements Urbains – a été approuvé le 7 février 2018. Il intègre 117 communes de la grande agglomération. Il a été annulé le 22 janvier 2021 par le Tribunal administratif de Toulouse. C'est donc le PDU approuvé le 17 octobre 2012 qui est en vigueur sur la commune de Toulouse.

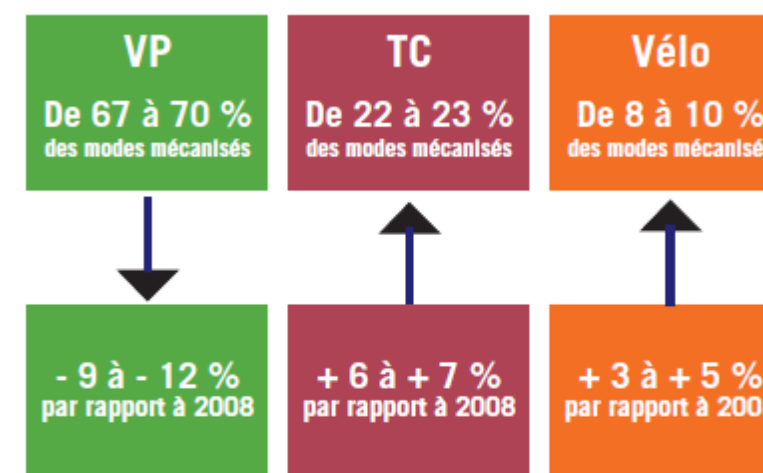
Cependant dans le cadre de l'analyse suivante, et au regard de l'obsolescence de certaines données du PDU 2012, on analysera aussi la compatibilité avec certains objectifs du Projet de Mobilités 2020-2025-2030.

C.6.2.1. Le Plan des Déplacements Urbain (PDU) de 2012

Le PDU 2012 de l'agglomération Toulousaine a pour objectif :

- La maîtrise des déplacements mécanisés par une cohérence Urbanisme / Transport, 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.

Objectifs 2020 du PDU :



Estimation 2010 réalisée à partir de l'outil de modélisation multimodale

- Le développement de l'usage des transports collectifs, dans une logique d'intermodalité. À l'échelle du périmètre de révision du PDU, l'objectif visé en termes de part modale Transports en commune (TC) / modes mécanisés est de 23 % à l'horizon 2020, contre 16 % en 2008.
- Le développement des moyens de déplacements économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied. À l'échelle du périmètre de révision du PDU, les objectifs politiques visés en termes de parts modales sont pour le vélo de 10 % des modes mécanisés à l'horizon 2020, contre 5 % en 2008, et pour la marche à pied à 24 % tous modes confondus, contre 23 % en 2008.
- 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, mais en intégrant par ailleurs des besoins de stationnement spécifiques : places handicapées, places de livraisons, places pour les autocars de tourisme, places pour les véhicules hybrides ou électriques, places « d'autopartage ».
- 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 Plans de Déplacement Entreprise.
- 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, dans le cadre d'une démarche concertée entre institutions et professionnels et dans la perspective d'augmenter de 25 % la part du fret non routier.

- 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 (qui doivent indiquer les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre ainsi qu'un calendrier de réalisation) et de la voirie et des aménagements des espaces publics.

Ainsi les orientations du PDU sont déclinées dans le cadre des thématiques suivantes dans lesquelles vient s'insérer le projet d'aménagement de Jonction Est. Par ailleurs un certain nombre d'actions sont compatibles avec le projet :

▪ **A - Limiter les nuisances et pollutions améliorer le cadre de vie et la sécurité**

Le PDU vise à répondre aux besoins en matière de mobilité de tous les habitants de l'agglomération, tout en veillant à assurer la protection de l'environnement et de la santé publique.

▪ **B – Mieux articuler transports et urbanisme**

L'agglomération toulousaine connaît depuis plus de 30 ans une forte attractivité, qui s'est traduite sur la dernière période par une croissance démographique élevée sur la ville centre, un développement important des territoires Ouest et Nord, mais aussi un fort étalement urbain au-delà de la première couronne.

Or, l'étalement urbain est un frein majeur au développement des alternatives à la voiture : les distances de déplacements sont plus longues et donc les modes doux moins pertinents, tandis que le manque de densité urbaine rend moins efficaces les transports collectifs, et renforce la dépendance à la voiture.

Dans ce contexte, l'articulation entre les politiques de déplacements et du développement urbain est un enjeu majeur. La politique de maîtrise de l'étalement urbain du SCOT doit être déclinée dans le PDU.

Les différents programmes d'aménagements autour de la zone d'étude sont notamment en lien avec le développement des Transports en commun (Montaudran, Innopole, ...) via des pactes urbains dans certains cas (Malepère/LMSE²). Le développement des transports en commun dans ce secteur aura un impact positif pour notre zone d'étude.

Le développement d'une nouvelle voirie pour soulager les trafics sur les voies existantes participe au suivi de cette orientation.

▪ **C – répondre aux enjeux de desserte TC des territoires**

L'agglomération toulousaine n'est pas constituée que d'un seul et unique territoire urbain. En effet, si la plus forte densité urbaine se trouve notamment à Toulouse, la périphérie se structure autour de centres urbains implantés en première couronne et au-delà de polarités secondaires.

Si les premières accueillent des zones d'emplois, des équipements publics parfois de niveau d'agglomération voir métropolitain, un habitat diversifié, les seconds sont moins structurés et moins favorables à un usage intensif des transports en commun ou modes doux.

Le réseau TC doit donc évoluer dans sa structure, avec la création d'un réseau tramway et de bus en site propre à haut niveau de service complétant le réseau métro, la définition de lignes urbaines structurantes, de lignes interurbaines express, de lignes transversales, de TAD zonaux, organisées non plus seulement en étoile à partir du centre-ville mais constituant, avec le réseau lourd métro/tram/train/TCSP bus, une maille qui ne permettant un

quadrillage de l'agglomération, une adaptation aux besoins de déplacements dans les bassins de mobilité, une intermodalité renforcée autour des pôles d'échange notamment dans les portes métropolitaines.

Le développement d'une nouvelle voirie pour soulager les trafics sur les voies existantes participe au suivi de cette orientation.

▪ **D – Accompagner les usagers des TC dans leurs déplacements**

Pour participer à la constitution d'une alternative attractive à la voiture particulière, l'offre constituée par les lignes régulières de transport public doit être :

- connue de l'utilisateur, y compris en situation perturbée ;
- accessible et attractive financièrement ;
- accessible physiquement ;
- combinable avec d'autres modes de transport public ;
- combinables avec d'autres services de déplacement ;
- et réalisée dans de bonnes conditions de confort.

Les lignes régulières ne sont ainsi que quelques maillons des chaînes de déplacement résultant des possibilités de combinaison avec le vélo, l'auto-partage, le covoiturage, leurs conditions d'accès et les services associés.

Renforcer la solidité de chacun de ces maillons permettra de renforcer celle de la chaîne.

La réalisation du projet vise une amélioration du maillage du réseau de modes doux qui participe à l'intermodalité des transports.

▪ **E – Favoriser la pratique de la marche et l'usage du vélo**

Donner une place de plus en plus importante aux modes doux dans la ville est un enjeu central de la politique des déplacements :

- d'une part, l'accessibilité pour tous à l'espace public est devenue une préoccupation fondamentale ;
- d'autre part, il est aujourd'hui nécessaire de répondre à une demande de mobilité à vélo en forte croissance, comme le montre le succès des systèmes de vélos automatisés et humanisés.

Les modes de déplacements doux sont à favoriser particulièrement sur les territoires urbains denses, présentant une certaine mixité et une densité des fonctions, là où ils sont susceptibles de concurrencer la voiture (courtes distances de déplacements et en intermodalité pour les longues distances). Plus globalement, tous les centres urbains et bourgs doivent avoir le souci du développement de la marche et du vélo.

Il s'agit également de prendre en compte, comme le demande la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie, l'intégration des modes doux dans toute opération de création ou de requalification de voirie.

Le projet prévoit la réalisation d'une voie verte et la sécurisation des espaces de déplacements pour les mobilités douces afin d'encourager ces pratiques dans le secteur. Il permet aussi de mieux desservir (temps réduit) les zones autour de la M16 avec ce nouveau franchissement du périphérique.

▪ **F – Maîtriser l'usage de la voiture**

Dans une agglomération toulousaine toujours très attractive, où la mobilité quotidienne est importante, on constate encore une croissance des flux de déplacements en voiture, notamment en banlieue.

² LMSE : Liaison Multimodale Sud-Est

Réduire la part modale de la voiture, la congestion et les nuisances liées à un usage important de la voiture est aujourd'hui un véritable défi : il s'agit avant tout de limiter son usage trop systématique, tout en améliorant le fonctionnement du réseau de voiries pour tous les modes de déplacements.

Même si ce projet n'a pas une vocation directe de maîtrise de l'usage de la voiture, il permet de réduire la congestion des échangeurs 17 et 18 et donc de permettre la mise en œuvre de transports en commun plus efficace, ce qui favorise leur usage.

■ G – Prendre en compte la logistique urbaine

Cette activité, nécessaire au fonctionnement de la ville, s'inscrit dans un contexte de très forte concurrence et suit par conséquent des logiques économiques difficilement contournables. Aussi, la mise en place d'actions ne repose pas uniquement sur la volonté des collectivités locales, mais sur l'adhésion de toute la chaîne logistique concernée, depuis l'expéditeur, le chargeur jusqu'au destinataire.

Dans le cadre de la révision du PDU, des orientations stratégiques et des propositions d'actions ont donc été élaborées.

Cet objectif ne concerne pas le projet.

■ H- répondre aux enjeux des déplacements liés au travail

Les territoires à vocation économique sont générateurs de déplacements et nécessitent une réflexion approfondie en termes de dessertes en transports en commun, car souvent situés dans des secteurs proches du périphérique ou réseau primaire.

Le risque que l'accès à ces territoires soit exclusivement possible en voiture particulière est grand et la desserte en transport en commun doit donc constituer à l'avenir une priorité, pour des raisons sociales (accès à l'emploi) et environnementales (notion de développement durable).

Le projet améliorer la desserte en transport en commun de ce secteur est.

■ I – développer l'intermodalité

Longtemps citée comme un objectif théorique à atteindre, la multimodalité est désormais entrée dans la réalité des déplacements de l'agglomération toulousaine. La part de l'usage « monomodal » des transports publics baisse régulièrement au profit des usages multimodaux, au fur et à mesure de l'amélioration des offres de transport public et du développement des nouveaux services de mobilité.

La réponse aux besoins de déplacements n'est donc plus à rechercher à l'échelle d'un seul réseau, mais à l'échelle de l'ensemble des réseaux et des solutions alternatives à « l'autosolisme » : vélo, autopartage, covoiturage.

La multimodalité suppose donc la coordination de ces services entre les acteurs concernés, et au premier rang desquels les autorités organisatrices et les collectivités, et ce dans toutes ses dimensions.

Le projet participe directement à l'intermodalité en densifiant le réseau de mode doux.

C.6.2.2. Projet Mobilités 2020.2025.2030

Le SMTC a décidé, en comité syndical du 4 février 2015 d'élaborer le Projet Mobilités 2020.2025-2030 valant révision du PDU 2012 afin de l'adapter à l'évolution de l'agglomération toulousaine et répondre à trois enjeux :

- L'attractivité des territoires ;

- L'accessibilité aux zones d'emploi ;
- L'évolution des déplacements ;

Le Projet Mobilités 2020.2025-2030 marque une nouvelle approche de la question des déplacements en la situant autour de trois grandes orientations :

- La dimension prospective intégrant l'augmentation de la mobilité en lien avec la croissance démographique et l'expansion économique ;
- L'accessibilité des grandes zones d'habitat, d'emploi, de services et de loisirs ;
- La réduction de la pollution urbaine et la préservation de l'environnement.

Le Projet Mobilités 2020.2025.2030 a été approuvé au Comité Syndical du 7 février 2018 et exécutoire au 8 février 2018.

Le Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant Plan de Déplacement Urbains sur le territoire de Toulouse Métropole a pour objectif de développer un réseau de transports performant, innovant, au plus près des besoins des usagers de la Grande agglomération toulousaine. Il intègre également le développement urbain et l'organisation des réseaux routiers sur les territoires. Au total 3,8 milliards d'euros seront investis en 15 ans en faveur des transports en commun.

Ce projet mobilités doit permettre de répondre aux enjeux de mobilité, d'accessibilité et d'attractivité du territoire à l'horizon 2030. À cette date, il s'agira d'accueillir plus de 15 000 nouveaux habitants par an sur l'aire urbaine qui comptera plus de 500 000 déplacements supplémentaires par jour. Il y a chaque jour 3,8 millions de déplacements dans l'agglomération, dont 250 000 en transports en commun.

Le Projet Mobilités comprend plusieurs actions structurantes et complémentaires comme la troisième ligne de métro, le doublement de la capacité de la ligne A, le Téléphérique Urbain Sud et le réseau de bus Linéo. Il apporte une série de solutions pour tisser un réseau global de transport, accessible par les modes doux et répond aux besoins de mobilités des habitants en apportant une nouvelle solution d'accessibilité et de desserte de grandes zones économiques.

Mais le Projet Mobilité porte aussi d'autres ambitions, avec notamment :

- Une plus grande cohérence du développement urbain au regard de l'organisation des réseaux de transport en commun existants et futurs ;
- Une incitation à l'usage des modes actifs, bon pour la santé ;
- Un soutien plus dynamique au développement des modes partagés ;
- Un plus grand partage des espaces publics en ville ;
- Une gestion adaptée des réseaux routiers ;
- Un management de la mobilité auprès des entreprises pour les déplacements liés au travail ;
- La valorisation des innovations technologiques dans les domaines de l'écomobilité, des transports, de la communication et de l'information pour mieux aider aux déplacements et aux besoins des habitants et usagers.

Le Plan d'Actions du Projet Mobilité 2020.2025.2030 comporte 39 actions réparties en 3 leviers (source : Tisséo):

- 1. **Le report modal** : comment faire fonctionner ensemble le train le métro, le tramway, le bus, la marche à pied, le vélo, la voiture partagée ;
- 2. **La cohérence entre urbanisme et mobilités** : comment développer ensemble la ville et les transports en commun ;
- 3. **L'organisation des réseaux routiers et des stationnements** : comment mieux développer et aménager les voiries et les stationnements.

L'opération de la Jonction Est s'inscrit au sein des Leviers n°1 Le report modal et n°3 L'organisation des réseaux routiers et des stationnements, à travers notamment les orientations et les actions suivantes :

- **Orientation 4** : valoriser le mode bus, qui dispose de capacités, pour optimiser son usage en améliorant les temps de parcours par des aménagements favorisant la circulation des bus ;
 - **Action 5** : faire la ceinture Sud (dont le premier tronçon en téléphérique urbain) : mailler et renforcer l'accessibilité des territoires économiques du Sud-Est et de l'Ouest.
 - Horizon 2020 : réaliser le téléphérique urbain Sud et les maillons Ouest et Est ;
 - Horizon 2025/2030 : faire évoluer les maillons Ouest et Est.
 - **Action 6** : organiser l'intermodalité : connecter les réseaux de transports en commun pour renforcer les maillages et démultiplier les possibilités d'usage à partir des pôles d'échanges multimodaux.

La Jonction Est s'inscrit dans le développement de communes à l'Est de la Ville de Toulouse, de sa démographie et de ses activités économiques. Elle permettra d'assurer une offre de transport routier en adéquation avec les nouveaux enjeux économiques et démographiques du secteur.

La Jonction Est permet d'offrir un maillage supplémentaire, et en répartissant les flux, elle permet d'envisager des aménagements de qualité en faveur des transports en commun et modes doux sur les axes existants. La Jonction Est va permettre d'accompagner et de faciliter le passage des Linéo sur les routes de Castres et Revel (Linéo 9 et extension du Linéo 1).

- **Orientation 5** : développer le réseau cyclable et le réseau de voies à vitesse réduite à l'échelle du territoire de la grande agglomération toulousaine, en intermodalité au réseau TC et incluant des services aux usagers ;
 - **Action 14** : mettre en œuvre un schéma directeur cyclable d'agglomération volontaire : développer un maillage complémentaire d'agglomération ;

La Jonction Est va permettre de conserver les voies vertes existantes tout en créant de nouvelles. Elle va permettre de développer et mailler le réseau de liaisons douces.

- Orientation 17 : hiérarchiser, adapter et aménager le réseau routier pour minimiser les nuisances en zones denses et renforcer l'accessibilité aux territoires, en prenant en compte le partage de la voirie nécessaire à la performance des réseaux de transports en commun de surface et des modes actifs ;
- Orientation 18 : gérer les flux de périphérie à périphérie, en recherchant des maillages routiers à partir des axes existants, en achevant la mise en capacité du périphérique et en multipliant les points d'échanges facilitant l'accessibilité aux territoires ;
 - Action 32 : améliorer les liaisons routières transversales : afin de mieux gérer les flux routiers en périphérie, rechercher à partir des axes existants et des projets routiers un maillage du réseau structurant en périphérie, incluant des franchissements de la Garonne. Cette action nécessite

l'engagement d'une étude partagée multimodale dont l'un des objectifs sera d'aider à la définition du réseau routier nécessaire au fonctionnement de l'agglomération.

La Jonction Est va permettre de :

- ➔ *capter le trafic périurbain pour améliorer les conditions d'accès au périphérique Est et à l'agglomération ;*
- ➔ *renforcer le maillage et « délester » les échangeurs des routes de Castres et de Revel du trafic automobile et ainsi faciliter le passage des Linéo, particulièrement au droit des échangeurs de Montaudran et de Lasbordes ;*
- ➔ *améliorer la desserte des zones d'aménagement existantes et futures ; développer et mailler le réseau des liaisons douces (piétons et cycles) ;*
- ➔ *améliorer les conditions de sécurité sur le périphérique en répartissant les points d'accès et par la mise en place de voies d'entrecroisement.*

C.6.3. Prise en compte du PCAET

Le Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET) est un projet territorial de développement durable, outil opérationnel de coordination de la mise en œuvre de Transition énergétique, de lutte contre le changement climatique et d'adaptation du territoire.

Les études, menées en partenariat avec Météo France, indiquent qu'une augmentation des températures de +2 à +4°C est à prévoir d'ici 2100. Les inondations vont être plus fréquentes, ainsi que les périodes de canicule.

Face à ce constat et après un diagnostic du territoire, Toulouse Métropole a défini de nouveaux objectifs dans son Plan Climat dont le premier est de réduire de 40 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030, objectif ambitieux mais nécessaire pour assurer l'engagement planétaire de Toulouse Métropole et contribuer ainsi pleinement au maintien du bien vivre des métropolitains.

Le Plan Climat-Air-Énergie Territorial a été élaboré en intégrant quatre finalités :

- atténuer l'impact des activités sur le territoire sur le climat, principalement en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- adapter le territoire métropolitain aux dérèglements climatiques ;
- améliorer la qualité de l'air sur le territoire ;
- promouvoir un développement économique et social respectueux de ces trois engagements.

Ces finalités sont traduites dans le cadre de 5 objectifs territoriaux déclinés en 6 axes stratégiques ciblés. :

- a. Amplifier massivement la rénovation des logements et la qualité des aménagements pour assurer le bien vivre dans l'Eco-Métropole.

En 2030, plus de la moitié des métropolitains vivront dans un logement agréable et performant (rénové ou postérieur à RT 2012). Pour y parvenir, la consommation foncière diminuera. Les actions mises en place rapprocheront chaque habitant d'un espace de nature de qualité. Le cadre de vie des habitants de la métropole sera amélioré par le biais d'opérations d'aménagements durables. Toulouse Métropole accompagnera la réduction des consommations énergétiques du patrimoine bâti et luttera contre la précarité énergétique.

Malgré la consommation d'espaces naturels et agricoles pour les travaux, le projet de Jonction Est conserve le secteur de Ribaute et son parcours sportif, voir même améliore la qualité de cet espace qui sera une des zones

de compensation. Par ailleurs avec la création d'une nouvelle voie verte traversante, le projet permet la liaison directe de la ZA de la Grande Plaine et le secteur Limayrac avec la zone naturelle de Ribaute.

- b. Favoriser l'écomobilité et faciliter les déplacements pour rendre du temps aux Métropolitains.

Plus de 50% des déplacements seront réalisés autrement qu'en véhicules motorisés thermiques individuels à l'horizon 2030. Toulouse Métropole développera des propositions afin que les habitants de la Métropole préfèrent les modes doux, choisissent l'autopartage et le co-voiturage. Les véhicules propres, dont l'électrique et le gaz naturel, s'imposeront dans la métropole. La part des actifs utilisant les transports en commun augmentera significativement pour les trajets domicile-travail. Les transports de marchandises seront optimisés pour un faible impact environnemental et de circulation.

Le projet Jonction Est inclus une voie verte qui longe le projet et permet une jonction complémentaire au-dessus du périphérique. Par ailleurs l'aménagement de cet axe vise à répartir les trafics du secteur sur les 3 accès ou traversées du périphérique : échangeurs 17 et 18 ainsi que ce nouvel échangeur. Par ce biais, le trafic sur les échangeurs actuels 17 et 18 sera légèrement diminué et permettra de travailler sur des projets de mobilité douce ou de TCSP le long de ces axes.

- c. Développer les productions et consommations d'énergies renouvelables locales.

La part des énergies renouvelables locales dans la consommation d'énergie du territoire aura doublé d'ici 2030. Toulouse Métropole facilitera l'investissement des habitants dans les énergies renouvelables. La métropole négociera pour développer les énergies renouvelables sur les opérations privées et visera à systématiser les énergies renouvelables dans les cahiers des charges de toutes les opérations. Toulouse Métropole élaborera et mettra en œuvre une prospective énergétique territoriale. Elle développera les réseaux électriques intelligents.

Un projet tel que celui de Jonction Est ne se prête pas au développement des énergies renouvelables.

- d. Entreprendre, produire et consommer durablement dans une ville intelligente.

D'ici 2030, un emploi sur 10 sera dans les métiers verts. Toulouse Métropole soutiendra les projets innovants sur des filières de l'énergie et du développement durable. Des zones d'activités propices à l'écologie industrielle et territoriale se développeront. Toulouse Métropole tendra vers l'autonomie alimentaire en soutenant une agriculture locale, responsable par la commande publique, la préservation des espaces agricoles, le soutien aux filières. Toulouse Métropole accompagnera l'évolution des modes de consommation.

L'impact sur le secteur agricole a été pris en compte dans le projet de Jonction Est qui compensera l'ensemble de ces incidences auprès des filières agricoles.

- e. Affirmer Toulouse Métropole comme animatrice territoriale de la Transition Énergétique.

Toulouse Métropole fera interagir toutes les catégories d'acteurs pour la Transition Énergétique. Le programme d'actions sera évalué, suivi et réajusté (agilité du programme d'actions) chaque année de manière participative. Toulouse Métropole animera une observation environnementale et assurera un pilotage du déploiement du Plan Climat. La métropole créera des synergies entre les collectivités à toutes les échelles : Europe, Région, grandes agglomérations régionales, collectivités voisines, communes métropolitaines. Elle permettra à la société civile de la métropole d'être actrice du Plan Climat (citoyens, associations, entreprises) par le repérage et le soutien des initiatives, appels à projets, trophée d'initiatives, de tout type d'acteurs et la mise en œuvre d'un plan d'éducation à l'environnement et au développement durable. Toulouse Métropole animera les instances permettant d'accélérer la transition énergétique par une part contributive des acteurs. Elle participera à des réseaux et des projets pour contribuer à la solidarité internationale.

Sans lien avec e projet Jonction Est

- f. Innover pour l'exemplarité et généraliser les pratiques d'excellence.

Toulouse Métropole sera une collectivité à énergie positive en 2030. La collectivité intégrera les enjeux Air Climat Énergie dans les pratiques quotidiennes et dans les décisions internes. Elle visera à généraliser l'éco-conditionnalité de la commande publique en mettant la priorité sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la qualité de l'air. Elle amplifiera fortement le recours aux énergies renouvelables sur le patrimoine métropolitain. La flotte de véhicules se composera majoritairement de véhicules propres. Les conducteurs seront formés à l'éco-conduite.

Toutes les solutions permettant de réduire l'empreinte carbone de la phase travaux seront recherchées. A noter que comme le projet Jonction Est permet essentiellement une répartition des trafics dans la zone sans en créer, en phase exploitation, le projet n'est pas beaucoup plus générateur d'émissions polluantes en comparaison avec une situation sans projet.

C.6.4. SDAGE Adour Garonne et SAGE Hers Mort Girou

C.6.4.1. SDAGE Adour Garonne 2022-2027

C.6.4.1.1 Présentation du SDAGE

Le SDAGE est un document d'orientation stratégique pour la gestion des eaux et des milieux aquatiques qui :

- prend en compte l'ensemble des milieux superficiels (cours d'eau, canaux, plans d'eau, eaux côtières* et saumâtres dites de transition*) et souterrains (aquifères* libres et captifs) ;
- précise les organisations et dispositifs de gestion à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs environnementaux européens ;
- résume le programme de mesures à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs ;
- décrit les réseaux de surveillance destinés à vérifier l'état des milieux aquatiques et l'atteinte des objectifs environnementaux, notamment le bon état des eaux ;
- propose des orientations pour la récupération des coûts liés à la gestion de l'eau, la tarification de l'eau et des services, ainsi que leurs principes de transparence ;
- donne des indications pour une meilleure gouvernance dans le domaine de l'eau.

Le SDAGE fixe des objectifs pour chaque masse d'eau avec obligation de résultat au regard des exigences de la DCE (plans d'eau, cours d'eau, estuaires, eaux côtières et de transition, eaux souterraines).

L'atteinte du « bon état » en 2027 est un des objectifs généraux, sauf exemptions (objectifs moins stricts) ou procédures particulières (masses d'eau artificielles (MEA) ou fortement modifiées (MEFM), projets répondant à des motifs d'intérêt général dûment motivés).

Le SDAGE 2022-2027 révisé met à jour celui applicable lors du deuxième cycle 2016 2021. Il a été élaboré dans sa continuité.

La mise à jour des dispositions du SDAGE est organisée autour d'un chapitre relatif aux principes fondamentaux d'action et 4 orientations qui au total comprennent 172 dispositions.

Le SDAGE propose des règles essentielles de gestion pour atteindre les objectifs qu'il a fixés.

On entend par disposition, une traduction concrète des orientations impliquant des obligations pour les décisions dans les domaines de l’eau et de l’urbanisme.

Ces orientations répondent aux enjeux mis en avant dans le cadre de l’état des lieux réalisé en 2019 et le bilan du SDAGE 2016-2021. Elles sont déclinées en prescriptions - les dispositions - dans le SDAGE et seront traduites en actions concrètes - les mesures - dans le Plan Des Mesures (PDM).

Suite à la consultation du public et des partenaires institutionnels du bassin du 2 novembre 2018 au 2 mai 2019, quatre questions importantes ont été validées par le comité de bassin du 2 décembre 2019 pour atteindre le bon état des eaux en 2027 et prendre en compte le plan d’adaptation au changement climatique :

- Toujours un besoin d’amélioration de la gouvernance en tenant compte des évolutions réglementaires ;
- Des efforts à accentuer en matière de réduction des pollutions ;
- La gestion quantitative de la ressource en eau complexifiée par les impacts du changement climatique ;
- L’enjeu de plus en plus important de la résilience des milieux aquatiques et humides face aux changements climatiques.

Les principes fondamentaux d’action et les quatre orientations du SDAGE 2022 2027 s’appuient sur ces quatre questions importantes.

Le tableau ci-dessous présente, pour les principes fondamentaux d’action et pour chaque orientation du SDAGE, les questions importantes auxquelles elles répondent.

SDAGE	Questions importantes
Principes Fondamentaux d’Action	• Toujours un besoin d’amélioration de la gouvernance en tenant compte des évolutions réglementaires • Des efforts à accentuer en matière de réduction des pollutions • La gestion quantitative de la ressource en eau complexifiée par les impacts du changement climatique • L’enjeu de plus en plus important de la résilience des milieux aquatiques et humides face aux changements climatiques
Orientation A : Créer les conditions de gouvernance favorables à l’atteinte des objectifs du SDAGE	Toujours un besoin d’amélioration de la gouvernance en tenant compte des évolutions réglementaires
Orientation B : Réduire les pollutions	Des efforts à accentuer en matière de réduction des pollutions
Orientation C : Agir pour assurer l’équilibre quantitatif	La gestion quantitative de la ressource en eau complexifiée par les impacts du changement climatique
Orientation D : Préserver et restaurer les fonctionnalités des milieux aquatiques et humides	L’enjeu de plus en plus important de la résilience des milieux aquatiques et humides face aux changements climatiques

Les principes fondamentaux fixés dans le cadre de ce SDAGE 2022-2027 sont :

- **Développer une gestion de l’eau et des milieux renforçant la résilience face aux changements climatiques**

Face aux enjeux du changement climatique, de l’effondrement de la biodiversité, de l’augmentation de la population, et de la santé publique, le SDAGE demande la mise en œuvre d’une politique de l’eau permettant aux territoires du bassin de s’adapter à ces mutations profondes et d’en atténuer les effets à chaque fois que c’est possible et à toutes les échelles. Face à ces enjeux, les principes fondamentaux suivants ont été fixés :

- > Poursuivre la sensibilisation, l’acquisition de connaissance et l’innovation
- > Passer à l’action

- **Garantir la non-détérioration de l’état des eaux**

L’application du principe de non-détérioration de l’état des masses d’eau, inscrit dans la directive cadre sur l’eau, est requise dans le cadre de l’action réglementaire des polices de l’environnement (police de l’eau, des installations classées, des carrières, de l’énergie) mais aussi dans le cadre des politiques sectorielles menées en dehors du domaine de l’eau (urbanisme et aménagement du territoire, projets d’infrastructures, développement des filières économiques).

- **Réduire l’impact des installations, ouvrages, travaux ou aménagements (IOTA par leur conception**

Les études d’impact, études d’incidence environnementale et documents d’incidence définis aux articles L. 214 1 et suivants du code de l’environnement comportent :

- les éléments relatifs à la justification technique et économique des projets,
- les propositions de solutions alternatives,
- les mesures correctives afin de réduire les impacts,
- les éventuelles mesures compensatoires.

L’évitement, la réduction ou la compensation des impacts sur les milieux aquatiques contribuent à l’objectif de non détérioration des masses d’eau ainsi qu’à celui d’atteinte du bon état.

- **Agir en priorité pour atteindre le bon état**

Les 4 orientations reprennent en partie les objectifs du SDAGE 2016-2021 en les approfondissant sur certains objectifs. Elles sont les suivantes :

- **ORIENTATION A : CRÉER LES CONDITIONS DE GOUVERNANCE FAVORABLES**

La gouvernance doit être opérationnelle et clairement définie pour installer les conditions favorables à l’atteinte des objectifs du SDAGE.

Les enjeux de l’eau dans un contexte de changement climatique doivent être mieux intégrés dans les différentes politiques sectorielles (agriculture, industrie, logement...) et de manière générale dans le cadre d’un aménagement durable équilibrée et un urbanisme maîtrisé. Le SDAGE met en avant quatre grands axes :

- OPTIMISER L’ORGANISATION DES MOYENS ET DES ACTEURS

L'atteinte des objectifs environnementaux est conditionnée par la mise en œuvre des mesures relatives à la politique de l'eau par tous les partenaires. Pour répondre à ces objectifs, il est nécessaire de faire évoluer leur territoire ou leur champ de compétences et d'améliorer les échanges et la concertation entre ces différents partenaires.

Il s'agit également de faire participer le public aux prises de décisions.

Pour cela le SDAGE préconise :

- de mobiliser les acteurs, favoriser leur organisation à la bonne échelle en visant la gestion concertée de l'eau ;
- d'optimiser l'action de l'État et des financeurs publics et de renforcer le caractère incitatif des outils financiers ;
- de mieux communiquer, informer et former.

■ MIEUX CONNAITRE, POUR MIEUX GÉRER

Mieux gérer les ressources en eau et les milieux aquatiques suppose de mieux comprendre les phénomènes et de partager ces connaissances mais également, face aux enjeux posés par le changement climatique, de mettre en œuvre des recherches et des dispositifs d'observation nécessaires pour définir des stratégies d'action plus efficaces et mieux ciblées sur les pressions et leurs impacts.

Le SDAGE recommande :

- de renforcer les connaissances sur l'eau et les milieux aquatiques, développer la recherche, l'innovation et partager les savoirs ;
- d'évaluer l'efficacité des politiques de l'eau.

■ DÉVELOPPER L'ANALYSE ÉCONOMIQUE DANS LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS

Dans un contexte de recherche d'efficacité et d'efficience des programmes qui intègrent le long terme, l'analyse économique doit être utilisée comme un outil de gestion et d'aide à la décision à la fois pour orienter les actions et modifier les comportements.

Le SDAGE préconise d'évaluer les enjeux économiques des programmes d'actions pour rechercher une meilleure efficacité et s'assurer de leur acceptabilité sociale, au travers notamment d'analyses coûts bénéfiques.

■ CONCILIER LES POLITIQUES DE L'EAU ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Pour garantir le respect des objectifs environnementaux du SDAGE, les outils de planification de l'urbanisme doivent intégrer la préservation de l'environnement, dont la gestion de l'eau et des milieux aquatiques, tout au long du processus d'élaboration.

Le SDAGE propose de :

- partager la connaissance des enjeux environnementaux avec les acteurs de l'urbanisme ;
- intégrer les enjeux de l'eau dans les projets d'urbanisme et d'aménagement du territoire et de développement économique, dans une perspective de changements globaux.

- **ORIENTATION B : RÉDUIRE LES POLLUTIONS**

L'amélioration de la qualité de l'eau est indispensable, d'une part à l'atteinte du bon état des eaux, et d'autre part à la mise en conformité vis-à-vis de l'alimentation en eau potable, de la baignade et des loisirs nautiques, de la pêche et de la production aquacole et conchylicole.

En effet les pollutions compromettent l'atteinte du bon état sur de très nombreuses masses d'eau. Les pollutions diffuses ont été identifiées comme une cause prépondérante du risque de non atteinte du bon état. Ces problématiques touchent les masses d'eau continentales mais aussi les masses d'eau littorales et sont identifiées comme prioritaires dans le cadre de la directive cadre stratégie pour le milieu marin (DCSMM) 2008/56/CE du 17 juin 2008 et du plan d'action pour le milieu marin (PAMM), dont l'objet est de reconquérir ou maintenir un bon état écologique du milieu marin.

Ce constat se renforce si l'on se place dans la perspective annoncée de réduction des débits, donc des capacités de dilution et d'épuration du milieu.

Ces pollutions compromettent également, dans certains secteurs, la qualité des eaux brutes utilisées pour l'alimentation en eau potable ou les zones de baignade. Les actions de lutte contre les pollutions s'inscrivent dans un objectif de santé publique.

Afin de lutter contre ces pollutions, de préserver et reconquérir la qualité des eaux, le SDAGE demande :

■ D'AGIR SUR LES REJETS EN MACROPOLLUANTS ET MICROPOLLUANTS

Ils sont issus de l'assainissement collectif, des entreprises, de l'habitat et des activités dispersées.

Améliorer la qualité des eaux, c'est :

- avant tout, réduire les pollutions ponctuelles à l'échelle du bassin versant à un niveau compatible avec le maintien ou la reconquête du bon état des eaux ;
- fiabiliser l'assainissement domestique collectif et non collectif et maintenir sa conformité ;
- privilégier les réflexions de réduction à la source des émissions de micropolluants et substances émergentes notamment ;
- favoriser une gestion intégrée des eaux pluviales en limitant l'imperméabilisation, et en favorisant leur gestion à la source, leur infiltration à la parcelle ou leur réutilisation ;
- réduire les rejets directs des réseaux d'assainissement domestique par temps de pluie.

■ DE RÉDUIRE LES POLLUTIONS D'ORIGINE AGRICOLE ET ASSIMILÉE

En particulier :

- mieux connaître et communiquer pour mieux définir les stratégies d'actions de lutte contre les pollutions diffuses ;
- tester et adapter localement des techniques alternatives et les promouvoir en tenant compte de leurs performances technique, économique, sociale et environnementale ;
- cibler les actions de lutte en fonction des risques et des enjeux.

■ DE PRÉSERVER ET RECONQUÉRIR LA QUALITÉ DE L'EAU POUR L'EAU POTABLE ET LES ACTIVITÉS DE LOISIRS LIÉES À L'EAU

Ce qui suppose d'assurer :

- la protection des ressources superficielles et souterraines en eau brute pour préserver les besoins futurs de la production d'eau potable ;
- la reconquête d'une eau de qualité satisfaisante pour les loisirs nautiques, la pêche à pied et le thermalisme ;

- la lutte contre la prolifération des macrophytes, des microphytes et de la microbiologie, notamment les cyanobactéries.

■ SUR LE LITTORAL, DE PRÉSERVER ET RECONQUÉRIR LA QUALITÉ DES EAUX ET DES LACS NATURELS

Les dispositions et zooms rassemblées dans cet objectif concernent l'ensemble des problématiques du littoral, au-delà des enjeux liés à la réduction des pollutions spécifiques à l'orientation B. Ils peuvent renvoyer à d'autres dispositions figurant dans d'autres orientations du SDAGE.

Compte tenu des évolutions prévisibles et des enjeux socio-économiques, le développement d'une stratégie de préservation et de reconquête de la qualité de l'eau et des écosystèmes aquatiques constitue l'enjeu majeur du littoral. Le document stratégique de façade (DSF) fixe des objectifs de qualité assurant la fonctionnalité des écosystèmes marins. Pour les atteindre, des plans d'actions sont mis en œuvre : PAMM en mer et PDM sur le continent.

Afin d'accompagner ces documents et d'améliorer l'efficacité des mesures prévues, le SDAGE propose de :

- mieux connaître et préserver les écosystèmes lacustres et littoraux afin de favoriser le bon fonctionnement et la biodiversité de ces milieux riches et diversifiés ;
- mieux connaître les manifestations du phénomène d'eutrophisation (courants marins, estimation des concentrations d'azote et de phosphore) dans l'objectif d'arriver à les maîtriser (limitation des flux de nutriments) ;
- concilier les usages économiques et la restauration des milieux aquatiques
- améliorer les connaissances des effets du changement climatique, notamment sur l'élévation du niveau de la mer, la salinité des milieux littoraux, la dynamique du bouchon vaseux.

■ GERER LES MACRODECHETS

- **ORIENTATION C : AMÉLIORER LA GESTION QUANTITATIVE**

Le bassin Adour Garonne est soumis à des étiages sévères et fréquents. Le phénomène va s'accroître du fait de l'impact du changement climatique sur l'hydrologie. La gestion quantitative équilibrée de la ressource en eau est donc un enjeu majeur, essentiel pour le bon fonctionnement des milieux aquatiques, la vitalité des sols, la préservation de la salubrité publique et de la sécurité civile, l'alimentation en eau potable en quantité et en qualité, et plus généralement, la garantie d'une alimentation de qualité et d'un développement durable des activités économiques et de loisirs. La gestion équilibrée de la ressource dépend aussi de la biodiversité des milieux naturels et humides du cycle de l'eau.

- Pour assurer durablement l'équilibre quantitatif en période d'étiage, les axes suivants sont identifiés :
- mieux connaître et faire connaître pour mieux gérer ;
- gérer durablement la ressource en eau en intégrant le changement climatique, afin de réduire l'occurrence des crises* ;
- anticiper et gérer la crise.

Sur les rivières, un réseau de points nodaux est établi sur lequel des débits de référence sont fixés. Des démarches concertées de gestion de l'eau, notamment des Projets de Territoire pour la Gestion de l'eau (PTGE) sont encouragées conformément au cadre de plan d'action pour le retour à l'équilibre quantitatif validé en comité de bassin le 24 février 2017 et complété par le plan stratégique 2021 2027 de retour à

l'équilibre pour la gestion quantitative de la ressource en eau validé par le comité de bassin du 15 septembre 2021. Ces démarches identifient les meilleurs moyens d'atteindre, au plus tard en 2027, l'équilibre entre les prélèvements et la ressource disponible. Ces moyens combinent, dans les territoires et dans une recherche de coût efficace la maîtrise des prélèvements, les économies d'eau et l'amélioration de l'efficacité de l'eau pour tous les usages (notamment par l'adaptation des assolements et des techniques culturales), l'utilisation d'eaux non conventionnelles et la mobilisation de réserves en eau existantes ou à créer. Ces réserves permettent de stocker l'eau en période de hautes eaux et la restituent directement (réalimentation) ou indirectement (substitution) en période d'étiage.

Toutes les autres actions contribuant au ralentissement des écoulements et favorisant l'infiltration de l'eau dans le sol (implantation de haies, restauration de zones humides, zones d'expansion des crues, réduction de l'imperméabilisation, ...) sont à encourager.

Les nappes captives sont stratégiques pour l'adduction en eau potable et devraient le devenir encore plus à l'avenir dans un contexte global de baisse de la recharge des nappes libres et de l'hydrologie. En effet, le risque est bien réel du report futur vers les nappes captives de certains prélèvements pour l'adduction d'eau potable, actuellement prélevés en nappes libres et en rivière. D'autre part, la gestion quantitative de ces nappes captives n'est pas totalement indépendante de celle des ressources de surface. En effet, dans certains contextes elles contribuent localement à alimenter les cours d'eau par des sources. A minima leur niveau piézométrique doit rester tel qu'il n'impacte pas l'hydrologie des cours d'eau de surface. Elles nécessitent cependant une approche spécifique, tant en termes d'outils que d'échelle de temps.

La diminution des apports d'eau douce sur les milieux estuariens et marins entraîne des répercussions sur leur bon fonctionnement. En effet, l'eau douce des cours d'eau transporte les principaux nutriments et minéraux nécessaires au développement du phytoplancton, premier maillon des réseaux trophiques. Cette diminution des apports d'eau douce accentue les phénomènes hydrologiques et sédimentaires à l'origine du bouchon vaseux (forte concentration en matières en suspension et désoxygénation) et fait progresser le front salé en amont de ses limites habituelles.

Toutes ces mesures combinées sont une réponse aux effets du changement climatique permettant de contribuer à l'atteinte de l'objectif de bon état des eaux et à la satisfaction des usages économiques.

Les solutions concrètes, doivent être engagées dans leur globalité et dans le même calendrier. Il n'y a pas une solution mais des solutions dans une logique de solidarité interbassin.

Face à ces perspectives et en cohérence avec le second plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC2 et SRADDET), les assises de l'eau de 2019 (dont l'objectif de réduction des prélèvements a été précisé de 10 % en 5 ans et de 25 % en 15 ans tous usages confondus au niveau national et dont l'objectif est également d'élaborer au moins 100 PTGE d'ici 2027) et les travaux nationaux menés en 2021 et 2022 (Varenne agricole de l'eau et de l'adaptation au changement climatique, débats menés dans le cadre de la loi Climat et Résilience), le SDAGE propose des dispositions qui réduisent la pression sur la ressource, tout en permettant de sécuriser les usages économiques, dont l'irrigation, dans les secteurs aujourd'hui en déséquilibre.

La stratégie proposée par le SDAGE 2022 2027 est de rétablir en priorité les équilibres dans les bassins versants actuellement en déséquilibre quantitatif, tout en promouvant de nouveaux modes de développement, dont les solutions fondées sur la nature, plus efficaces du double point de vue de l'économie et de la ressource en eau.

Les axes pour cette orientation sont donc :

- MIEUX CONNAÎTRE ET FAIRE CONNAÎTRE POUR MIEUX GÉRER
- GÉRER DURABLEMENT LA RESSOURCE EN EAU EN INTÉGRANT LE CHANGEMENT CLIMATIQUE
- ANTICIPER ET GÉRER LA CRISE

- **ORIENTATION D : PRÉSERVER ET RESTAURER LES MILIEUX AQUATIQUES (ZONES HUMIDES, LACS, RIVIÈRES...)**

Dans un contexte de dérèglement/changement climatique, la préservation et la restauration des fonctionnalités des milieux aquatiques et humides sont des actions indispensables pour assurer une meilleure capacité de résilience des territoires et atténuer les effets attendus dans les 30 années à venir.

Le fonctionnement des milieux aquatiques, humides et littoraux s'inscrit à l'échelle des bassins versants dont les aménagements du territoire, les pratiques urbaines et agricoles ont impacté et continuent d'impacter leurs multiples fonctionnalités : physique, physico chimique, biologique ... Dès lors, il s'agit de faire émerger au sein des territoires et au cœur des bassins versants de nouvelles approches et solutions fondées sur la nature intégrant une vision eau sol climat, dans le respect de la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau (article L.211 1 du code de l'environnement, voir aussi principes fondamentaux d'action).

L'atteinte des objectifs du SDAGE implique de manière concomitante une bonne qualité des eaux et le maintien de la diversité des habitats propices à l'installation des populations animales et végétales, à terre mais également en zone côtière.

Une diversité physique du lit, des berges, des côtes et des fonds littoraux permet de contribuer à la capacité d'autoépuration des rivières, de limiter les phénomènes d'eutrophisation, d'érosion des berges, de ralentir les écoulements en période de crue en réduisant les épisodes de crises hydrologiques.

Les espaces naturels répartis sur les bassins versants, tels que les infrastructures agro écologiques, les trames vertes et bleues, les sols humifères et vivants favorisent l'infiltration et la rétention de l'eau, régulent le cycle de l'eau et les écoulements et limitent l'impact de certaines inondations.

Ce rôle de régulation est primordial au regard des impacts prévisibles du changement climatique et la conservation de la biodiversité.

Il convient alors de privilégier, partout où cela est réalisable, un fonctionnement le plus "naturel" possible des milieux aquatiques et humides garant de leur bonne résilience et conserver leur capacité à s'adapter aux pressions humaines et au changement climatique, sans remettre en cause systématiquement les aménagements anciens et les équilibres qui en découlent.

Le bon fonctionnement des milieux aquatiques, humides et des milieux littoraux peut être altéré par :

- les perturbations de la continuité écologique, laquelle concerne à la fois la libre circulation des espèces, le transport solide, mais aussi les connexions latérales entre les différents milieux souvent liées au surcreusement des cours d'eau et des fossés ;
- la disparition des zones humides des têtes de bassin ou des zones alluviales ;
- les modifications du régime hydrologique.

Les enjeux pour le SDAGE 2022 2027 vis à vis du fonctionnement des milieux aquatiques et humides en vue d'atteindre le bon état ou le bon potentiel écologique sont :

- de maintenir le bon état des têtes de bassin versant ;
- de préserver le bon fonctionnement des cours d'eau ;
- d'apporter aux territoires l'assurance de bénéficier des services rendus par les milieux aquatiques et humides face aux changements climatiques ;
- et de réduire les problèmes de dégradation physique des milieux.

Il s'agit d'accentuer les efforts selon quatre axes :

- réduire l'impact des aménagements et des activités sur les milieux aquatiques et humides, et notamment ralentir les écoulements ;
- gérer, entretenir et restaurer les cours d'eau et les zones humides connexes, y compris littorales, restaurer la continuité écologique longitudinale et latérale et le littoral ;
- préserver et restaurer les zones humides et la biodiversité liée à l'eau ;
- réduire la vulnérabilité et les aléas d'inondation en réduisant les ruissellements et en privilégiant un ralentissement dynamique des écoulements.

Ces efforts faciliteront l'atteinte du bon état écologique des masses d'eau continentales, littorales et marines, par la réduction des pollutions telluriques (produits phytosanitaires, contaminants, engrais, déchets) et un apport suffisant d'eau douce dans les zones estuariennes, particulièrement importante dans les réseaux trophiques.

Ces enjeux et leurs axes d'actions participeront à la mise en œuvre d'une politique apaisée de restauration de la continuité écologique des cours d'eau et celle des milieux aquatiques et humides définie dans la note DEB / MTSE du 30 avril 2019 et précisée dans la disposition D23 et l'encadré D35.

Les axes concernant cette orientation et leurs déclinaisons sont :

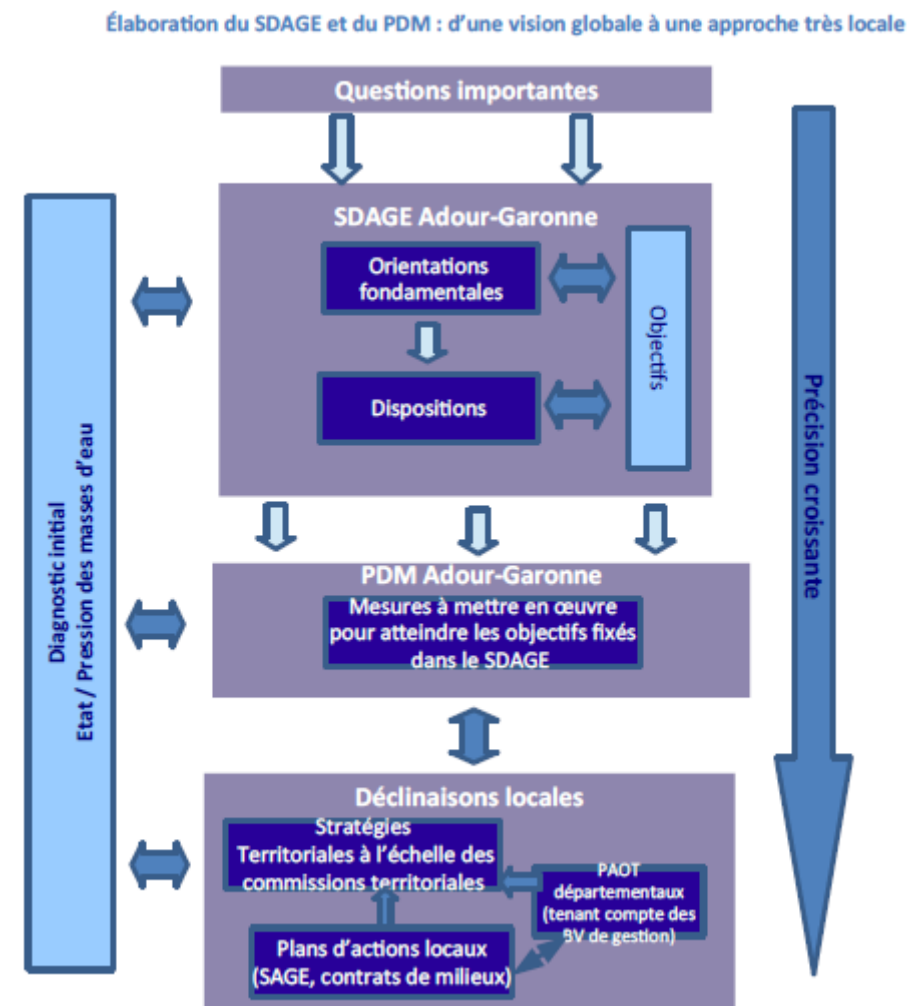
- RÉDUIRE L'IMPACT DES AMÉNAGEMENTS ET DES ACTIVITÉS SUR LES MILIEUX AQUATIQUES
 - Concilier le développement de la production énergétique et les objectifs environnementaux du SDAGE
 - Gérer et réguler les débits en aval des ouvrages
 - Préserver et gérer les sédiments pour améliorer le fonctionnement des milieux aquatiques, assurer un transport suffisant des sédiments et limiter les impacts du stockage des sédiments dans les retenues
 - Identifier les territoires concernés par une forte densité de petits plans d'eau, et réduire les impacts cumulés des plans d'eau
 - GÉRER, ENTREtenir ET RESTAURER LES COURS D'EAU, LA CONTINUITÉ ÉCOLOGIQUE ET LE LITTORAL
 - Gérer durablement les cours d'eau en respectant la dynamique fluviale*, les équilibres écologiques et les fonctions naturelles
 - Préserver, restaurer la continuité écologique
 - Intégrer la gestion piscicole et halieutique dans la gestion globale des cours d'eau, des plans d'eau et des zones estuariennes
 - PRÉSERVER ET RESTAURER LES ZONES HUMIDES ET LA BIODIVERSITÉ LIÉE À L'EAU
 - Les milieux aquatiques et humides à forts enjeux environnementaux du bassin Adour-Garonne
 - Préserver et restaurer les poissons grands migrateurs amphihalins, leurs habitats fonctionnels et la continuité écologique

- Stopper la dégradation anthropique des milieux et zones humides et intégrer leur préservation dans les politiques publiques
- Stopper la dégradation anthropique des milieux et zones humides et intégrer leur préservation dans les politiques publiques
- Préservation des habitats fréquentés par les espèces remarquables menacées ou quasi-menacées du bassin
 - RÉDUIRE LA VULNÉRABILITÉ FACE AUX RISQUES D'INONDATION, DE SUBMERSION MARINE ET L'ÉROSION DES SOLS
- Réduire la vulnérabilité et les aléas en combinant protection de l'existant et maîtrise de l'aménagement et de l'occupation des sols

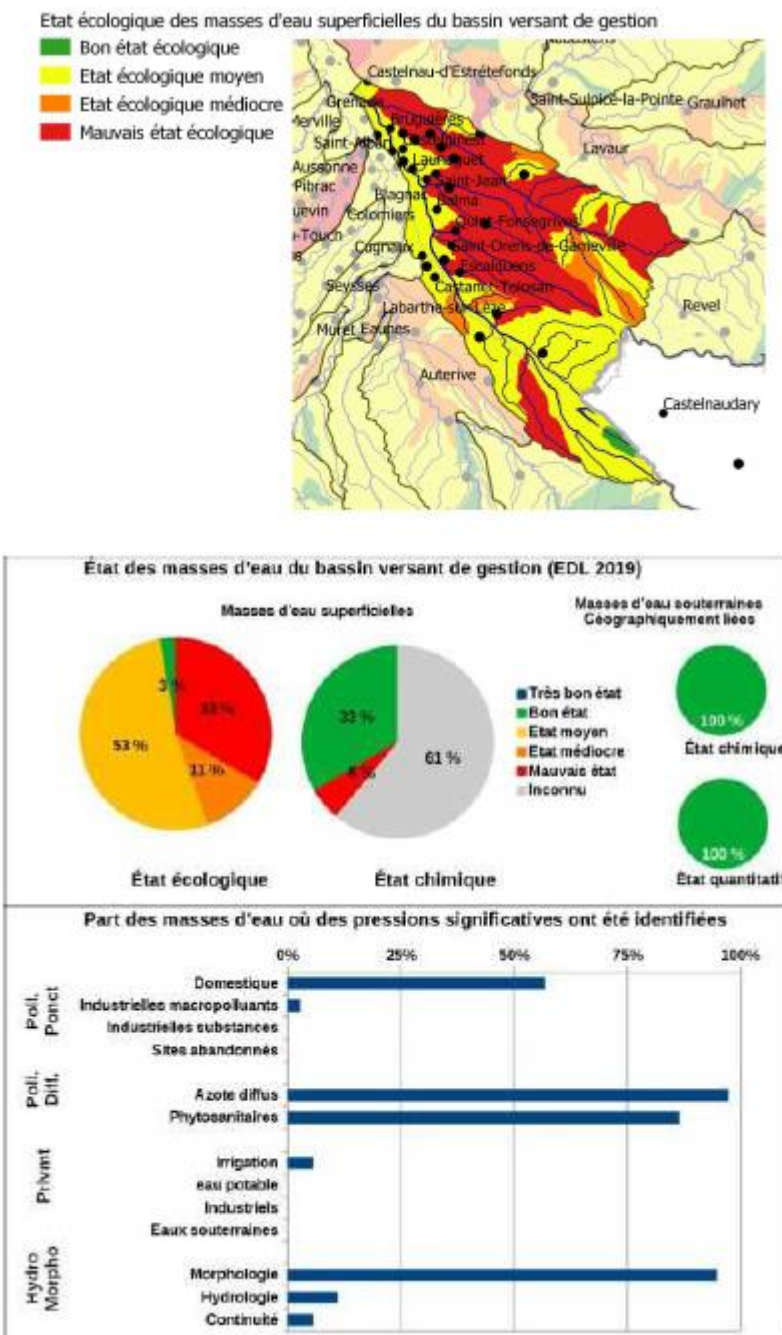
- pour limiter les impacts des pressions identifiées lors de l'état des lieux approuvé par le comité de bassin en décembre 2019 ;
- pour contribuer à l'atteinte des objectifs du SDAGE ;
- pour indiquer quels sont les types d'actions qui sont prévus sur les bassins versants pour répondre aux pressions et aux objectifs du SDAGE.

Sur la zone d'étude, le bassin versant concerné est le bassin versant Hers Mort – Girou (BVG087), composé de 36 masses d'eau superficielles et de 1 masse d'eau souterraine. Il est localisé dans la commission territoriale de la Garonne

Ces orientations sont traduites en une série de mesures dans le PDM à l'échelle de chaque territoire. Le PDM fait le recueil des mesures à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs de qualité et de quantité fixés par le SDAGE. Il en évalue leur coût pour sa période de validité d'une durée de six ans.



Le PDM rassemble les différents thèmes sur lesquels il est prévu d'agir à l'échelle de chaque bassin versant de gestion :



Mesures répondant aux pollutions diffuses	
AGR01 : Etude globale et schéma directeur	Réaliser une étude globale ou un schéma directeur portant sur la réduction des pollutions diffuses ou ponctuelles d'origine agricole
AGR02 : Limitation du transfert et de l'érosion	Limitier les transferts de fertilisants dans le cadre de la Directive nitrates
	Limitier les transferts d'intrants et l'érosion au-delà des exigences de la Directive nitrates
AGR04 : Pratiques pérennes	Mettre en place des pratiques pérennes (bio, surface en herbe, assolements, maîtrise foncière)
AGR03 : Limitation des apports diffus	Limitier les apports en fertilisants et/ou utiliser des pratiques adaptées de fertilisation, dans le cadre de la Directive nitrates
	Limitier les apports en pesticides agricoles et/ou utiliser des pratiques alternatives au traitement phytosanitaire
AGR08 : Limitation des pollutions ponctuelles	Réduire la pression azotée liée aux élevages dans le cadre de le Directive nitrates
Mesures répondant aux pollutions ponctuelles	
ASS01 : Etude globale et schéma directeur	Réaliser une étude globale ou un schéma directeur portant sur la réduction des pollutions associées à l'assainissement
ASS13 : Nouveau système d'assainissement ou amélioration du système d'assainissement	Réhabiliter et ou créer un réseau d'assainissement des eaux usées hors Directive ERU (agglomérations de toutes tailles)
	Reconstruire ou créer une nouvelle STEP dans le cadre de la Directive ERU (agglomérations de toutes tailles)
	Reconstruire ou créer une nouvelle STEP hors Directive ERU (agglomérations ≥2000 EH)
	Equiper une STEP d'un traitement suffisant hors Directive ERU (agglomérations ≥2000 EH)
Mesures répondant aux pollutions diffuses	
COL02 : Limitation des apports de pesticides	Limitier les apports diffus ou ponctuels en pesticides non agricoles et/ou utiliser des pratiques alternatives
Mesures améliorant la gouvernance liée à l'eau	
GOU01 : Etude transversale	Gouvernance Connaissance - Etude transversale
GOU02 : Gestion concertée	Mettre en place ou renforcer un SAGE
	Mettre en place ou renforcer un outil de gestion concertée (hors SAGE)
Mesures répondant aux altérations hydromorphologiques	
MIA01 : Etude globale et schéma directeur	Réaliser une étude globale ou un schéma directeur visant à préserver les milieux aquatiques
MIA02 : Gestion des cours d'eau - hors continuité ouvrages	Réaliser une opération classique de restauration d'un cours d'eau
	Réaliser une opération de restauration de grande ampleur de l'ensemble des fonctionnalités d'un cours d'eau et de ses annexes
MIA14 : Gestion des zones humides, protection réglementaire et zonage	Réaliser une opération de restauration d'une zone humide
	Réaliser une opération d'entretien ou de gestion régulière d'une zone humide
Mesures répondant aux prélèvements	
RES01 : Etude globale et schéma directeur	Réaliser une étude globale ou un schéma directeur visant à préserver la ressource en eau
RES02 : Economie d'eau	Mettre en place un dispositif d'économie d'eau dans le domaine de l'agriculture
RES03 : Règles de partage de la ressource	Mettre en place les modalités de partage de la ressource en eau
RES06 : Soutien d'étiage	Réviser les débits réservés d'un cours d'eau dans le cadre strict de la réglementation
	Autres actions de soutien d'étiage

Figure 30 : Enjeux sur le bassin versant de l’Hers Mort Girou et mesures du PDM du SDAGE 2022-2027 associées

C.6.4.1.2 Compatibilité

La compatibilité du projet peut être examinée en comparaison des quatre orientations fondamentales précitées.

Principes fondamentaux

L’ensemble du présent dossier vise notamment à répondre à l’un des principes fondamentaux du SDAGE qui est la réduction des impacts des IOTA par leur conception. Au travers l’analyse des différents dossiers de l’autorisation environnementale, l’objectif de la Jonction Est est de limiter ses impacts et pour les impacts résiduels, de les compenser pour contribuer notamment à l’objectif de non-détérioration des masses d’eau ainsi qu’à celui d’atteinte du bon état.

Orientation A : créer les conditions de gouvernance favorables

Ce point est ici sans objet

Orientation B : réduire les pollutions

Le SDAGE souligne ici la nécessité d’agir sur les sources de pollutions ponctuelles et diffuses afin de préserver et reconquérir la qualité des eaux. A ce titre il convient de noter que les choix arrêtés au stade de la conception du projet en termes de dispositifs d’assainissement des eaux pluviales visent précisément à maitriser les pollutions rejetées au milieu.

A cet égard le projet est donc en cohérence avec le SDAGE, notamment sur les orientations suivantes :

Orientation	MECDU / Projet
AGIR SUR LES REJETS EN MACROPOLLUANTS ET MICROPOLLUANTS	
Limiter durablement les pollutions par les rejets domestiques, par temps sec et temps de pluie	
B4 Réduire les pollutions dues au ruissellement d’eau pluviale	Le projet d’assainissement pluvial vise à garantir un abattement des polluants avant rejet au milieu naturel (Hers et Saune).
RÉDUIRE LES POLLUTIONS D'ORIGINE AGRICOLE ET ASSIMILÉE	
Cibler les actions de lutte en fonction des risques et des enjeux	
B22 Améliorer la protection rapprochée des milieux aquatiques	Le projet prévoit la restauration et la préservation de ripisylves le long de la Saune et de l’Hers

Orientation C : Améliorer la gestion quantitative

Sur cette thématique le SDAGE est principalement orienté vers la restauration des équilibres quantitatifs en période d’étiage, donc sans lien réel avec le projet qui ne modifie pas les conditions actuelles d’écoulement des bas débits de l’Hers et de la Saune.

.Orientation D : Préserver et restaurer les milieux aquatiques (zones humides, lacs, rivières, ...)

Cette orientation se traduit par des principes et mesures opérationnelles comprenant notamment :

- La réduction des impacts des aménagements et des activités sur les milieux aquatiques
- la restauration de la continuité écologique ;
- la préservation et la restauration des zones humides et de la biodiversité liée à l’eau ;
- la réduction de la vulnérabilité et des aléas inondation.

A cet égard le projet est donc en cohérence avec le SDAGE, y compris au travers des orientations suivantes :

Orientation	MECDU / Projet
GÉRER, ENTRETENIR ET RESTAURER LES COURS D'EAU, LA CONTINUITÉ ÉCOLOGIQUE ET LE LITTORAL	
Gérer durablement les cours d'eau en respectant la dynamique fluviale*, les équilibres écologiques et les fonctions naturelles	
D21 Gérer et réguler les espèces envahissantes	Dans le cadre des aménagements, quand cela est nécessaire, les espèces invasives seront éliminées. La palette végétale a été conçue en évitant l'introduction de nouvelles espèces envahissantes. Des mesures spécifiques sont prises en phase chantier pour éviter la dissémination des espèces exotiques envahissantes
Préserver, restaurer la continuité écologique	
D23 Mettre en œuvre les mesures nécessaires à la restauration de la continuité écologique	Au regard des impacts du projet, les mesures compensatoires du milieu naturel prévoient la restauration de continuités écologiques le long de l'Hers et de la Saune.
PRÉSERVER ET RESTAURER LES ZONES HUMIDES ET LA BIODIVERSITÉ LIÉE À L'EAU	
Les milieux aquatiques et humides à forts enjeux environnementaux du bassin Adour-Garonne	
D29 Définition des milieux aquatiques et humides à forts enjeux environnementaux D30 Préserver les milieux aquatiques et humides à forts enjeux environnementaux	En préalable à la conception du projet un diagnostic écologique a été mené sur le site afin d'orienter les aménagements en évitant les zones à plus fort enjeux. Au-delà de l'atlas des zones humides du CD31, une étude spécifique a localisé les zones humides dans l'aire d'étude (au titre de l'art R211-108 du CE) et évalué les impacts du projet sur ces dernières Les incidences sont évaluées dans le cadre de l'étude d'impact et du dossier Loi sur l'eau
Stopper la dégradation anthropique des milieux et zones humides et intégrer leur préservation dans les politiques publiques	
D38 Cartographier les milieux et zones humides et les intégrer dans les politiques publiques D41 Éviter, réduire ou, à défaut, compenser l'atteinte aux fonctions des zones humides	Au-delà de l'atlas des zones humides du CD31, une étude spécifique a localisé les zones humides dans l'aire d'étude (au titre de l'art R211-108 du CE) et évalué les impacts du projet sur ces dernières Le dossier d'autorisation environnementale a présenté les impacts et mesures prévues pour les éventuelles atteintes au ZH déterminées.
RÉDUIRE LA VULNÉRABILITÉ FACE AUX RISQUES D'INONDATION, DE SUBMERSION MARINE ET L'ÉROSION DES SOLS	
Réduire la vulnérabilité et les aléas en combinant protection de l'existant et maîtrise de l'aménagement et de l'occupation des sols	
D49 Mettre en œuvre les principes du ralentissement dynamique	Le projet n'a que très peu d'incidences directes sur les écoulements en période de crue. .

D51 Adapter les projets d'aménagement en tenant compte des zones inondables	Le projet a été conçu en prenant en compte le risque inondation .
---	---

C.6.4.2. Le SAGE Hers Mort – Girou

C.6.4.2.1 Présentation du SAGE

La zone d'étude est concernée par le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de l'Hers Mort Girou. Le SAGE est un outil adapté à l'échelle du fleuve permettant une gestion efficace de la ressource en eau.

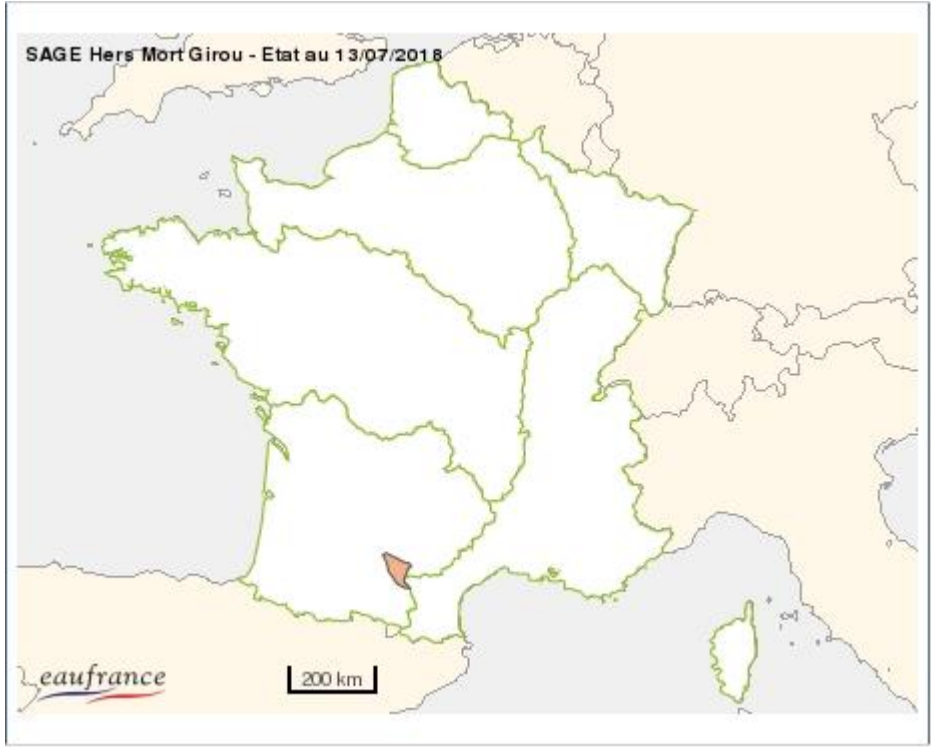


Figure 31 : Le SAGE Hers Mort Girou

Informations sur les milieux aquatiques:

L'Hers-Mort prend sa source aux confins de l'Aude et de la Haute-Garonne. Il se jette, 90 km en aval dans la Garonne au nord de Saint-Jory, au niveau de la commune d'Ondes après avoir longé Toulouse du sud au nord. Le Girou prend sa source dans le Tarn, sur la commune de Puylaurens et se jette dans l'Hers-Mort, 62 km en aval.

Superficie : 1547 km²

Informations sur la superficie:

Le périmètre du SAGE correspond au bassin versant topographique de l'Hers Mort et de son principal affluent le Girou. Il couvre une superficie de 1 550 km² et recoupe 3 départements (la Haute Garonne, l'Aude et le Tarn) et 2 régions (Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon).

Nombre d'habitants: 265000

Motivation de la démarche et des objectifs poursuivis:

Les cours d'eau du bassin versant de l'Hers-Mort Girou présentent une qualité écologique et physico-chimique moyenne à mauvaise.

Thèmes majeurs sur le territoire:

- Maîtrise des pollutions diffuses d'origine agricole et des rejets domestiques,
- Maintien d'un débit minimum pour la fonctionnalité du milieu,
- Restauration des milieux aquatiques et des fonctionnalités environnementales des cours d'eau,
- Gestion des risques d'inondation

Caractéristiques physiques du bassin:

Le bassin versant est composé majoritairement de molasse stampienne d'origine fluvio-lacustre fortement imperméable qui entraîne une prédominance des phénomènes de ruissellement au détriment de l'infiltration. Lors de chaque épisode pluvieux intense on peut assister à des montées très rapides des niveaux d'eau et à une augmentation très importante des débits que ne laisserait pas supposer le faciès de la rivière.

Caractéristiques socio-économiques du bassin:

Le bassin est à dominante rurale à l'exception de sa partie aval caractérisée par une importante urbanisation (agglomération toulousaine). Le bassin compte plusieurs établissements industriels qui font appel à une ressource autre que celle distribuée par les réseaux d'eau potable.

L'activité pêche s'appuie sur les populations de poissons d'eau calme naturellement présents et sur les populations de truites.

⇒ Etat d'avancement du SAGE

La phase d'émergence a débuté en 2009. Elle a été pilotée et animée par le Conseil Général de la Haute Garonne en concertation avec les services de l'Etat et l'Agence de l'Eau Adour Garonne. Menée dans le cadre d'une très large concertation, cette phase d'émergence a permis d'identifier les enjeux majeurs et de définir un périmètre qui a été approuvé par l'arrêté préfectoral du 16 septembre 2011.

L'arrêté préfectoral portant création de la CLE a été signé par le préfet de la Haute Garonne le 09 février 2012. Le SAGE entre alors dans sa phase d'élaboration, avec la réunion d'installation de la CLE le 19 mars 2012.

Le SAGE Hers Mort Girou, adopté le 17 mars 2018 par arrêté interpréfectoral, constitue les objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur et de protection de la ressource en eau. Il met en place des préconisations qui constituent le cadre d'action du syndicat de rivière. Les enjeux du SAGE Hers Mort Girou sont organisés autour de 5 thèmes :

- **Thème A : Gouvernance**
- **Thème B : Gestion quantitative**
- **Thème C : Qualité des eaux**
- **Thème D : Milieux aquatiques et zones humides**
- **Thème E : Prévention des risques d'inondation**

Les travaux en rivière font l'objet d'un encadrement soutenu et d'une harmonisation des procédures réglementaires d'instruction entre les autorités administratives des départements concernés par le SAGE.

Le SAGE Hers Mort Girou se décline en différentes orientations et dispositions qui sont regroupées dans chacun des thèmes.

C.6.4.2.2 Compatibilité du projet avec le SAGE

Le tableau ci-dessous présente les enjeux du SAGE Hers Mort Girou et analyse la compatibilité du projet de Jonction Est et de l'échangeur avec ces documents :

Orientation SAGE	Analyse de la compatibilité du projet de la Jonction Est et de l'échangeur
B1 - Optimiser la gestion des ressources en eau du bassin ▪ Doter le bassin des outils techniques et réglementaires permettant une gestion optimisée de la ressource en eau en période d'étiage ▪ Intégrer les plans d'eau à la gestion de la ressource en eau en période d'étiage ▪ Poursuivre l'optimisation de la conduite de l'irrigation	La conception s'est donnée comme contrainte de minimiser les remblais en zone inondable, et de garantir une transparence des écoulements majeurs (Hers et Saune) et mineurs afin de limiter les impacts hydrauliques. Le projet ne viendra pas modifier les écoulements des lits mineurs des cours d'eau. Le projet ne viendra pas modifier la ressource en eaux superficielle et souterraine. Le projet respectera les principes de base d'assainissement préconisés dans la Doctrine des Services de Police de l'Eau du 31 Le projet de la Jonction Est intègre les contraintes associées aux milieux aquatiques présents à proximité comme les lits mineurs de l'Hers et de la Saune. Les préconisations du syndicat de l'Hers ont été prises en compte dans la conception du projet, notamment le dégagement de 20 m de part et d'autre des berges de la Saune, afin d'engager un processus de restauration des berges. Le projet de la Jonction Est et de l'échangeur est compatible avec cette orientation
B2 - Assurer la pérennisation et l'efficacité de la réalimentation de l'Hers-Mort et du Girou aval ▪ Consolider l'affectation du volume de 7 hm³ dévolu à la réalimentation de l'Hers-Mort dans la gestion du système AHL-Ganguise ▪ Poursuivre la réalimentation du Girou aval par les retenues de la Balerie et du Laragou pour répondre aux objectifs environnementaux et compenser les prélèvements d'irrigation	Sans objet
B3 - Assurer l'alimentation en eau potable du bassin Hers-Mort – Girou sur le long terme ▪ Garantir l'approvisionnement en eau potable du bassin dans une logique de solidarité avec les territoires limitrophes ▪ Promouvoir une utilisation rationnelle et économe de l'eau domestique	Sans objet
C1- Coordonner les actions de restauration de la qualité des eaux ▪ Améliorer les connaissances sur la qualité des eaux superficielles et souterraines et sur les rejets pour appuyer les choix en matière de lutte contre les pollutions	A travers les études et modélisations hydrauliques réalisées dans le cadre de la conception du projet, le projet de la Jonction Est et de l'échangeur contribue à l'évaluation des impacts des rejets sur la ressource et les milieux aquatiques. Le projet de la Jonction Est et de l'échangeur est compatible avec cette orientation

Orientation SAGE	Analyse de la compatibilité du projet de la Jonction Est et de l'échangeur
- Elaborer des programmes pluriannuels de restauration de la qualité des eaux - Intégrer la gestion des débits dans la stratégie de restauration de la qualité des eaux	
C2- Renforcer les actions de lutte contre les pollutions pour atteindre le bon état/potentiel - Réduire les pollutions domestiques - Réduire les pollutions diffuses issues du ruissellement urbain - Réduire les pollutions diffuses d'origine agricole	Le projet d'assainissement du projet de la Jonction Est et de l'échangeur améliore très largement le traitement du tronçon autoroutier existant concerné par le projet (pour rappel, actuellement, le rejet des eaux est effectué de manière diffuse sans traitement dans l'Hers.) et instaure un traitement des eaux du tronçon routier à créer. Le projet de la Jonction Est et de l'échangeur est compatible avec cette orientation
D1- Organiser l'intervention des acteurs sur les cours d'eau Identifier et protéger les cours d'eau	Le projet d'assainissement du projet de la Jonction Est et de l'échangeur intègre les objectifs de non-dégradations des milieux aquatiques et des zones humides. Le projet de la Jonction Est et de l'échangeur est compatible avec cette orientation
D2- Préserver et restaurer les fonctionnalités écologiques des cours d'eau pour atteindre les objectifs de bon état ou de bon potentiel - Restaurer la morphologie et assurer un entretien durable des cours d'eau - Lutter contre l'érosion des sols et réduire le ruissellement en zone rurale	Le projet de la Jonction Est intègre les contraintes associées aux milieux aquatiques présents à proximité comme les lits mineurs de l'Hers et de la Saune. Les préconisations du syndicat de l'Hers ont été prises en compte dans la conception du projet, notamment le dégagement d'environ 20 m de part et d'autre des berges de la Saune, afin d'engager un processus de restauration des berges. De plus, le projet prévoit des surfaces compensatoires en bordure de l'Hers afin de restaurer les berges. Le projet de la Jonction Est et de l'échangeur est compatible avec cette orientation
D3- Maintenir et restaurer les zones humides Préserver les zones humides existantes	A travers les études naturalistes, le projet de la Jonction Est a permis de cartographier les zones humides présentes dans le secteur. Les zones impactées seront compensées par la mise en place d'un plan de gestion sur une zone spécifique. Le projet de la Jonction Est et de l'échangeur est compatible avec cette orientation
E1- Réduire l'aléa d'inondation - Maintenir le fonctionnement hydraulique de la plaine inondable - Réduire le ruissellement urbain et ralentir la formation des crues	La conception s'est donnée comme contrainte de minimiser les remblais en zone inondable, et de garantir une transparence des écoulements majeurs (Hers et Saune) et mineurs afin de limiter les impacts hydrauliques. Le projet ne viendra pas modifier les écoulements des lits mineurs des cours d'eau. Le projet de la Jonction Est et de l'échangeur est compatible avec cette orientation
E2- Améliorer la protection des personnes et des biens dans les zones exposées - Réduire la vulnérabilité des territoires - Améliorer la diffusion des connaissances et développer une culture du risque	
E3- Améliorer la préparation, l'alerte et la gestion de crise E31- Améliorer la prévision des crues Organiser la gestion de crise	Sans objet

Orientation SAGE	Analyse de la compatibilité du projet de la Jonction Est et de l'échangeur
E4- Réduire les conséquences négatives des grandes inondations sur le Territoire à Risque Important de Toulouse Contribuer à la gestion de la crue historique de l'ensemble des cours d'eau de l'agglomération toulousaine	

Tableau 4 : Analyse de la compatibilité du projet avec le SAGE Hers Mort Girou

Le projet de la Jonction Est et de l'échangeur est compatible avec les orientations du SAGE Hers Mort Girou.

C.6.5. Compatibilité avec le PPRI

Pour rappel, le projet se situe sur les périmètres des PPRI de :

- PPR de l'Hers Mort aval sur la commune de Balma (approuvé le 9 novembre 2007) ;
- PPR du bassin de la Marcaissonne, Saune, Seillonne sur la commune de Quint-Fonsegrives (approuvé le 18 avril 2016).

Des études hydrauliques ont donc été menées afin intégrer ce risque dans la conception de l'ouvrage et de minimiser les impacts. Ces éléments sont présentés au dans la notice d'incidence Loi sur l'eau au volume 3.

En synthèse on retiendra ainsi de l'ensemble de ces études les éléments suivants :

- les ouvrages de franchissement PI2 et PI3 ainsi que les différents ouvrages de rétablissement des écoulements secondaires (faisant également office d'ouvrages de décharge en période de crue participant ainsi à la transparence hydraulique de l'infrastructure) tels que précédemment envisagés sont correctement dimensionnés ; et un éventuel surdimensionnement serait sans intérêt d'un point de vue hydraulique dans la mesure où les faibles impacts résiduels sont liés aux contractions des champs d'écoulement engendrées par les remblais ;
- pour un évènement très fréquent tel que la crue biennale le projet n'a aucune incidence compte tenu du caractère non débordant dudit évènement ;
- quel que soit l'évènement considéré au-delà d'une période de retour de 2 ans les impacts engendrés par le projet en termes d'exhaussements des niveaux d'écoulement en lit majeur demeurent très limités (quelques centimètres), très localisés, et surtout confinés au sein de zones totalement dépourvues d'enjeux bâtis ; cette conclusion est encore vraie en cas d'épisode exceptionnel sur la Saune, référence prise sur la crue type PPRI, sous réserve de mise en œuvre d'une mesure de réduction d'impact visant à l'arasement local d'un modelé de berge existant ; seuls les niveaux d'écoulement en lit mineur sont dans ce cas majorés ;
- au sein des espaces à vocation agricole ces impacts sur les niveaux d'écoulement sont également très limités (de l'ordre de 2 à 3 cm) y compris pour des crues fréquentes référence prise sur une période de retour 5 ans ;
- quel que soit l'évènement considéré à l'exception de la crue type PPRI de la Saune, les impacts induits sur les vitesses d'écoulement sont non significatifs. Dans le cas de l'évènement type PPRI l'impact est plus sensible, mais celui-ci reste d'un part essentiellement confiné en lit mineur, et conduit d'autre part à des vitesses d'écoulement qui restent modestes et dont l'occurrence sera par définition exceptionnelle ;

- aucune mesure compensatoire de type volumétrique n'est envisagée car les volumes de remblais soustraits à l'expansion des crues sont très faibles par rapport aux volumes de crue ;
- l'ensemble de ces éléments s'inscrit en conformité avec les prescriptions règlementaires des PPR en vigueur en termes de limitation des remblais, de non aggravation du risque par ailleurs, et de transit du débit associé à la plus forte crue connue.

Sous réserve de la mise en œuvre de l'ensemble des mesures indiquées dans ce dossier, le projet est donc compatible avec les prescriptions des PPR inondation.

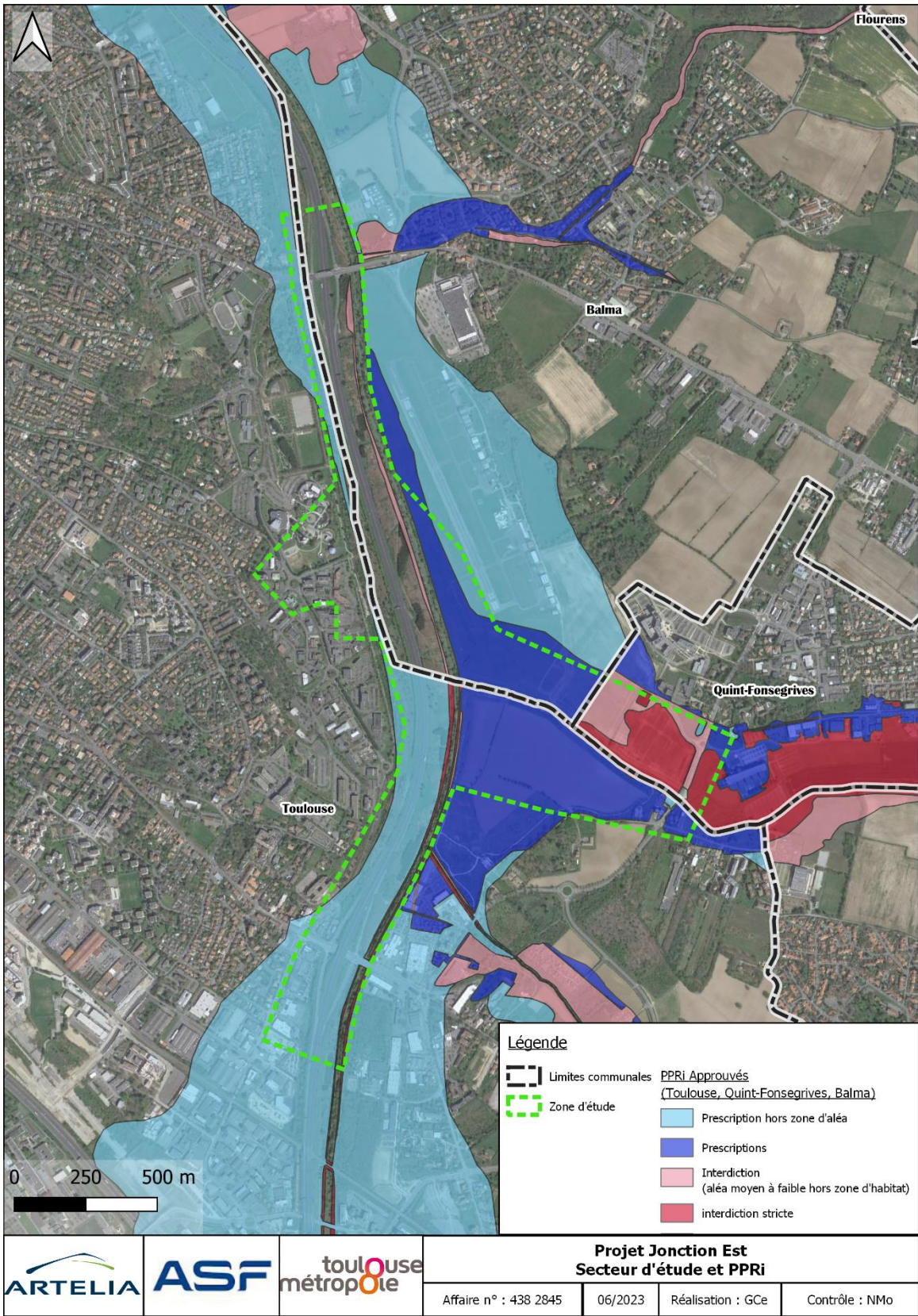


Figure 32 : carte générale des prescriptions des PPRi sur la zone d'étude

C.7. Enjeux environnementaux et état initial de l'environnement

C.7.1. Rappel du contexte réglementaire

Le projet sous maîtrise d'ouvrage de Toulouse Métropole est soumis à autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'Environnement (Loi sur l'eau) pour la partie section courante.

A noter que la partie échangeur et voies d'entrecroisement portée par le maître d'ouvrage ASF est quant à elle soumise au régime de la déclaration.

Au vu des incidences du projet, le projet est également soumis à dérogation pour destruction d'espèces protégées.

Dans ce cadre, le projet est soumis à la procédure d'autorisation environnementale introduite par l'ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017. Elle constitue une autorisation environnementale unique rassemblant l'autorisation IOTA ainsi qu'une douzaine d'autres autorisations relevant de l'Etat (défrichement, espèces protégées, code de l'Energie, etc.).

Une enquête est menée préalablement à l'autorisation environnementale.

Le dossier mis à l'enquête présente aussi, intégrée à l'évaluation environnementale, l'évaluation des incidences Natura 2000, réalisée en vertu de l'article L414-4 du code de l'environnement.

C.7.2. Principaux enjeux issus de l'état initial de l'environnement du projet

C.7.2.1. Environnement physique

Climat

Le climat de l'aire d'étude est relativement clément avec une température moyenne annuelle voisine des 13°C et une insolation supérieure à 2 000 heures par an. Le nombre moyen de jours de pluie est de 99 jours/an. Les vents les plus fréquents proviennent de l'Ouest ou du Nord-Ouest.

Topographie et géologie

Le relief au sein du périmètre projet est compris entre 132,3 m et 145 m NGF.

Au niveau régional le contexte géologique se caractérise par 4 entités géologiques :

- au Nord-Est, les coteaux molassiques du Lauragais ;
- au centre, la vallée de la Garonne ;
- à l'Ouest, les terrasses étagées de la Garonne montant jusqu'à la forêt de Bouconne, à la serre de Pujaudran et aux confins de l'Armagnac au Nord-Ouest ;
- au Sud-Ouest, la vallée de la Save et les coteaux molassiques du Gers.

L'aire d'étude est située sur des terrasses alluviales de constitution hétérogène et perméable, lesquelles reposent sur des terrains molassiques tertiaires constitués d'une épaisse couche sédimentaire compacte, dure et imperméable.

Hydrogéologie

L'aire d'étude s'inscrit dans le périmètre des masses d'eau suivantes :

- La nappe libre des Molasses du bassin de la Garonne – Sud Toulousain (FRFG043B) : cette nappe est majoritairement libre et sa surface est de 2590 km². Elle se situe dans l'aquifère des molasses ;
- La nappe captive des sables et argiles à graviers de l'Eocène inférieur et moyen majoritairement captif du Sud-Est du Bassin aquitain (FRFG082D) : il s'agit d'une nappe majoritairement captive de 9174 km². Cette nappe est peu vulnérable aux pollutions de surface en revanche elle est soumise à de nombreux prélèvements.

L'état quantitatif des masses d'eau FRFG043B est bon alors que la masse d'eau FRFG082 a un état quantitatif mauvais.

Les masses d'eau ont un état qualitatif bon.

Hydrologie

L'aire d'étude est à proximité des masses d'eau superficielles suivantes :

- l'Hers Mort du confluent du Marès au confluent de la Garonne, inscrite sous le code FRFR164 ;
- la Saune, inscrite sous le code FRFR164_12.



Figure 33 : Profil hydromorphologique de l'Hers

L'état écologique des masses d'eau est moyen pour l'Hers et mauvais pour la Saune et l'état chimique est mauvais pour l'Hers et bon pour la Saune.

L'aire d'étude n'est pas concernée par un périmètre de protection de captages pour l'Alimentation en Eau Potable. La sensibilité vis-à-vis des usages d'eau souterraine est faible.

Risques naturels

La zone d'étude est concernée par le risque inondation. L'actualisation du Plan de Prévention des Risques Inondations de la Saune est en cours d'élaboration, c'est pourquoi une étude hydraulique a été menée dans le cadre du projet afin de prendre en compte ce risque au sein de la conception du projet de la Jonction Est.

Cette étude met en exergue que l'Hers est quasi non débordant entre les échangeurs de Lasbordes et Montaudran excepté aux abords immédiats du lit mineur, et que seule la rive droite de la Saune donne lieu à des débordements pour les évènements hydrologiques considérés.

C.7.2.2. Environnement naturel

La carte suivante présente les enjeux relevés sur l'aire d'étude. Pour une connaissance approfondie de ces enjeux, il convient de se référer aux chapitres relatifs aux habitats naturels et aux différents groupes taxonomiques étudiés, décrits dans l'étude d'impact.

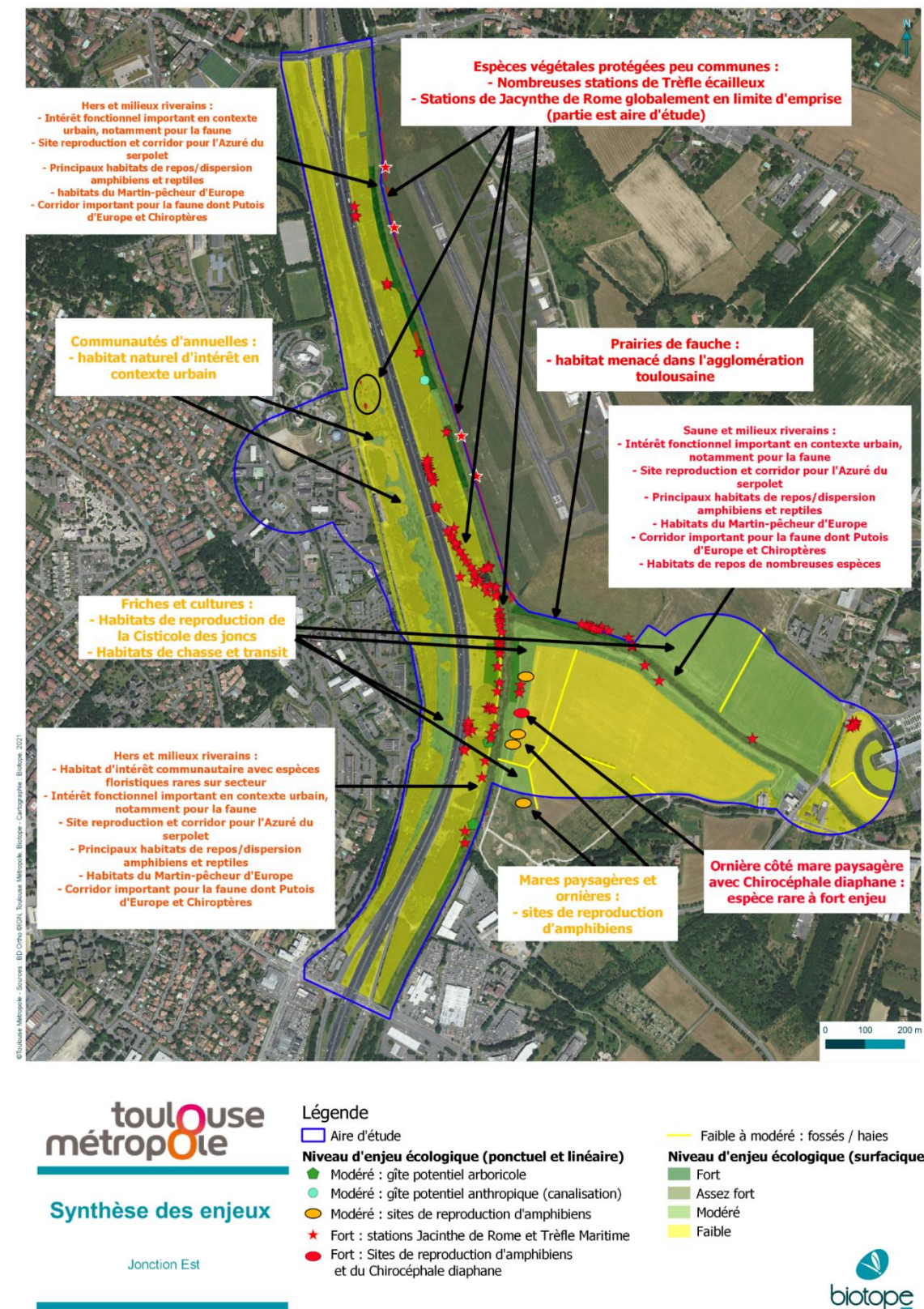


Figure 34 : Enjeu du milieu naturel sur la zone d'étude - Source : Biotope

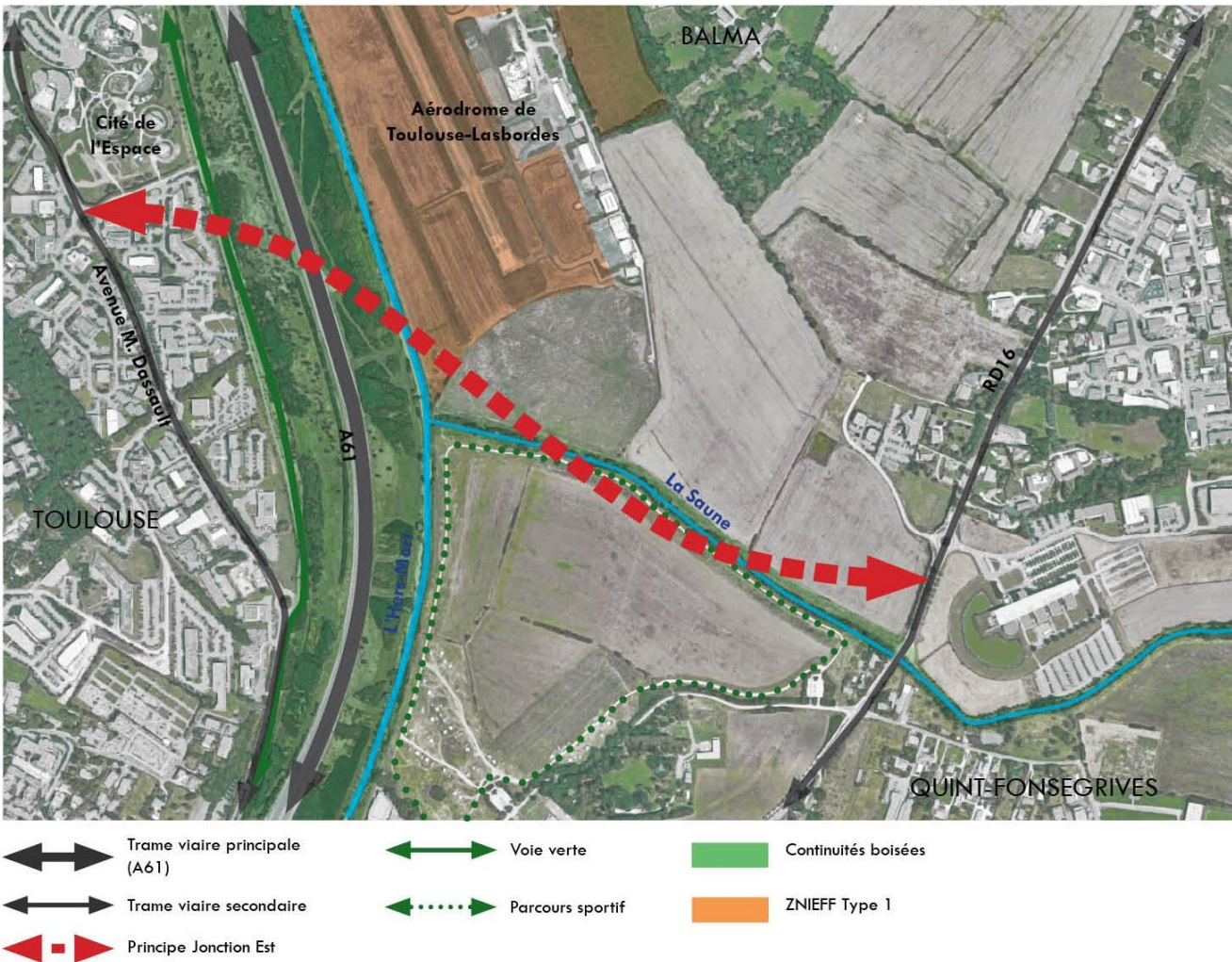
C.7.2.3. Environnement patrimonial et paysager

L’aire d’étude constitue un site marquant l’entrée de Ville. Elle est en interface entre le tissu résidentiel, la trame périurbaine et la trame agricole et est marquée par le passage de l’Hers-Mort et de la Saune.

Le patrimoine et le paysage de l’aire d’étude de la Jonction Est sont caractérisés par :

- l’absence de patrimoine culturel ou historique à proximité du site ;
- la présence de l’aérodrome de Toulouse-Lasbordes, avec des prescriptions relatives à la hauteur des éléments mobiles et immobiliers autorisés dans l’emprise du cône d’envol ;
- la présence d’une ZNIEFF de type 1 sur les prairies de l’aérodrome de Toulouse-Lasbordes, avec des espèces protégées comme la Jacinthe de Rome.

Le diagnostic archéologique mené en 2016 ne révèle aucun patrimoine archéologique à enjeux. Selon le Service Régional de l’Archéologie, rien ne motive une nouvelle prescription de fouille archéologique ou de conservation in situ d’éléments du patrimoine archéologique.



C.7.2.4. Environnement humain

Le projet de la Jonction-Est est situé au sein de Toulouse Métropole, sur les communes de **Toulouse, Balma et Quint-Fonsegrives**, dans le département de la **Haute-Garonne (31)**.

De manière générale, l’agglomération toulousaine est très dynamique et observe une importante évolution sur l’Est Toulousain. L’économie du secteur est dominée par le secteur tertiaire.

Une forte mobilité est observée dans et autour de la métropole avec une croissance des déplacements pour tous les modes confondus. A noter que la voiture est le mode de transport prépondérant. En effet, le réseau routier est très utilisé dans l’Est toulousain.

La trame agricole, morcelée par le développement des communes adjacentes, est représentée par une forte proportion de culture de tournesol et de céréales (blé tendre notamment). La zone d’étude inclue des parcelles agricoles à enjeu fort à très fort, dont la conservation est primordiale pour la préservation de la trame agricole de l’agglomération toulousaine.

Les principaux réseaux (aériens et souterrains) sur l’aire d’étude sont les suivants :

- AEP : réseau d’alimentation en eau potable ;
- Electricité : très haute tension (HTA) ;
- Gaz : réseau de gaz de ville.

C.7.2.5. Infrastructures de transport

Au niveau de l’Est toulousain, le réseau viaire est plus spécifiquement constitué de :

- une branche autoroutière, l’A61 avec la présence de deux échangeurs : Montaudran (18) et Lasbordes (17) ;
- trois routes métropolitaines : deux sur un axe Est/Ouest (M2 ou « Route de Castres » sur la commune de Saint-Orens et M826 ou « Route de Revel » sur la commune de Quint-Fonsegrives) et une sur un axe Nord/Sud (M16 ou « Chemin de Ribaute » puis « Avenue de la Marcaissonne »)

Le réseau routier est très chargé ou proche de la saturation aux heures de pointe. Les trafics relevés confirment les niveaux de charge élevés au regard des capacités théoriques des routes.

Le secteur Est de l’agglomération dispose d’une relativement bonne desserte en TCU avec notamment la présence à Balma-Gramont du terminus de la ligne A de métro et d’un parc relais de près de 1 500 places, ainsi que de lignes de bus en site propre et des lignes Linéo.

C.7.2.6. Cadre de vie et nuisances

Les mesures réalisées dans le cadre de la modélisation acoustique ont permis d’évaluer l’ambiance sonore représentative d’une situation moyenne (trafic moyen journalier annuel) sur toute la zone d’étude : l’ambiance sonore préexistante est modérée au droit de toutes les habitations, hôtels et bureaux de la zone d’étude.

L’aire d’étude est influencée par diverses sources de vibrations, elles sont liées au trafic routier et à l’aérodrome essentiellement et leur importance est jugée faible.

L’aire d’étude se situe en zone d’importante pollution lumineuse, caractéristique des métropoles.

Au sein du domaine d'étude relatif à la qualité de l'air, les principales zones d'habitats sont relativement éloignées du projet. Le domaine d'étude compte 30 établissements sensibles (établissements de soins, d'enseignements, crèches et centres sportifs), en majorité localisés à l'Ouest de la rocade. À l'échelle du domaine d'étude, les principales sources d'émissions polluantes sont liées au secteur résidentiel/tertiaire, qui occupe la quasi-totalité de l'espace à l'Ouest de la rocade Est, ainsi que les transports avec la présence d'axes routiers très circulés de l'agglomération toulousaine (A61, A620, M2, M16, N126). Dans une moindre mesure, les activités agricoles et l'aérodrome Toulouse-Balma-Lasbordes, situés à proximité du projet, peuvent être source d'émissions polluantes.

Des campagnes de mesures spécifiques ont été menées en 2016 et 2022. L'ensemble des concentrations mesurées respecte les valeurs limites et objectifs de qualité fixés par la réglementation. De manière générale, les concentrations les plus fortes ont été relevées en proximité routière directe des axes les plus circulés du domaine d'étude, en particulier des axes encombrés ou supportant un trafic ralenti (avenue de Castres, allée de Limayrac). Une relation de proportionnalité existe ainsi entre les concentrations obtenues et les trafics sur les voies de la zone d'étude.



D. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE TOULOUSE METROPOLE, COMMUNE DE TOULOUSE AVEC LE PROJET

A noter cependant que les pièces 1C (analyse des incidences sur l'environnement) et 1D (explication des choix retenus) du rapport de présentation du PLU seront modifiées avec les éléments du présent dossier.

D.1. Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de Toulouse Métropole, commune de Toulouse

La présente notice de mise en compatibilité du PLU constitue un addendum au rapport de présentation afin d'expliquer les choix retenus dans le cadre du projet Jonction Est. Pour les pièces avant/après du dossier, elles sont présentées dans le cadre du second chapitre de cette notice avec les justificatifs des différentes modifications.

D.1.1. Incidences du projet sur le rapport de présentation (Pièce 1)

Le rapport de présentation présente la ville de Toulouse comme la ville centre de son aire urbaine. C'est la 1ère ville de France en termes d'accroissement démographique : portée par un solde naturel constant et un fort accroissement du solde migratoire.

Dans le rapport de présentation, il est question de prendre en compte l'accroissement de la population par la mise en place d'équipements adéquats. L'objectif de la Jonction Est est de répartir le trafic périurbain et de fluidifier l'accès au périphérique depuis Balma, Quint-Fonsegrives et Saint-Orens-de-Gameville et également d'améliorer les liaisons entre les communes de l'Est et le secteur Labège-Palays, en assurant la continuité avec la liaison multimodale Sud-Est, ainsi que de desservir la zone d'activité de la Grande Plaine.

Dans le rapport de présentation, il est question d'anticiper les besoins en équipements, notamment dans les secteurs en proie à une forte mutation. La Jonction Est s'inscrit dans le développement de l'Est toulousain, de sa démographie et de ses activités économiques. Elle permettra d'assurer une offre de transport routier en adéquation avec les nouveaux enjeux économiques et démographiques du secteur.

Il est également question d'améliorer le fonctionnement du réseau de TC et anticiper son évolution dans les choix de l'urbanisation préférentielle (cohérence densité urbaine et desserte de TC). Le projet de Jonction Est permet d'assurer un maillage supplémentaire permettant notamment d'optimiser les conditions d'accès à la rocade, en accompagnement de ce fait le développement des modes de transports collectifs d'envergure, comme les LINEO ou la mise en place de TCSP sur les axes existants (route de Revel, Route de Castres)

Enfin le rapport de présente privilégie les enjeux suivants :

- Poursuivre les aménagements en faveur d'une augmentation de la part modale des modes doux dans les déplacements quotidiens et en particulier des vélos dans les déplacements domicile-travail (itinéraires cyclables lisibles et sécurisés, encadrer le stationnement sauvage...)
- Travailler sur le développement de voies vertes (en lien avec la trame verte et la découverte du territoire toulousain)

Le projet de Jonction Est intègre une liaison modes doux (piétons et cycles) dans son infrastructure. Une voie verte accompagne l'ensemble du tracé et permet un nouveau franchissement de la rocade par les modes doux. La voie verte de la Jonction Est contribue au maillage de la voie verte intérieure au périphérique, de la voie verte extérieure à l'Hers, de la piste cyclable chemin de Ribaute.

Ainsi, le projet est compatible avec le rapport de présentation du PLU de Toulouse.

D.1.2. Incidences du projet sur le PADD (Pièce 2)

Les orientations d'aménagement permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs qui vont connaître un développement, en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Les opérations de construction et d'aménagement décidées dans ces secteurs devront être compatibles avec les orientations d'aménagement, c'est-à-dire qu'elles doivent les respecter dans l'esprit.

Les orientations d'aménagements concernent certains secteurs spécifiques ou elles sont thématiques comme par exemple l'aménagement des espaces publics toulousains. Les orientations du PADD à l'échelle de la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole sont les suivantes. Les orientations auxquelles répond la Jonction Est sont identifiées en vert.

Orientation I : Une métropole responsable

1. Répondre aux enjeux d'une croissance durable de la métropole toulousaine

- Privilégier le renouvellement et l'intensification urbaine
- Urbaniser de nouveaux espaces dans la mesure du nécessaire
- Préserver les espaces naturels et agricoles
 - ⇒ En cohérence avec le dynamisme de l'Est toulousain, la Jonction permet d'équilibrer le trafic périurbain (accès à l'agglomération et au périphérique Est), de faciliter la circulation des Transports en Commun (désengorgement des échangeurs 17 et 18 destinés à accueillir le réseau Linéo) et de désenclaver les zones à l'Est du périphérique en plein développement économique.
 - ⇒ Le projet de la Jonction Est participe à la préservation des espaces naturels et agricoles par une implantation réfléchie du projet. En effet, le projet s'est implanté en bordure de parcelle naturelle et agricole afin de limiter la division de ces dernières.
- Avoir une gestion économe de l'espace

2. Privilégier l'autonomie des bassins de vie et la proximité

- Veiller à un équilibre habitants et emplois, entre territoires pluriels
- Permettre l'accessibilité du territoire au plus grand nombre par des modes alternatifs à l'automobile
- Structurer le territoire autour d'un maillage de centralités, afin de favoriser la proximité et le lien social
 - ⇒ La Jonction Est va permettre de créer de nouveaux pôles de dynamisme dans l'est Toulousain et d'accompagner le développement économique par une offre d'infrastructure de transport adaptée. La Jonction Est participe au maillage des centralités de l'Est toulousain.
- Dynamiser et hiérarchiser la fonction commerciale

3. Permettre des parcours résidentiels pour tous et lutter contre l'exclusion

- Développer une production de logement ambitieuse

- b. Proposer une offre de logements adaptée, visant à lutter contre les situations d'exclusion

Orientation II : Une métropole innovante et dynamique

1. Valoriser l'économie de la connaissance comme enjeu d'avenir

- a. Faciliter les échanges entre territoires de la connaissance
- b. Mieux intégrer les lieux des savoirs dans la ville
- c. Développer les réseaux de télécommunications

2. Optimiser le positionnement de la métropole

a. Améliorer l'accessibilité métropolitaine

⇒ *Le projet va permettre de desservir les nouveaux pôles stratégiques de l'Est toulousain. La Jonction Est participe au maillage du réseau de la métropole toulousaine, elle permet d'améliorer l'accessibilité du centre-ville toulousain pour les communes à l'est du périphérique, et elle va permettre de desservir les nouveaux quartiers dynamiques qui se développent à l'est. La Jonction Est va permettre de conforter l'accessibilité routière de la métropole où 60% des déplacements se font encore en voiture. Le projet va permettre de desservir les nouveaux pôles stratégiques de l'Est toulousain. La Jonction Est participe à la structuration du réseau de la métropole et à la maîtrise de l'usage de la voiture.*

- b. Déployer une offre de services de niveau métropolitain
- c. Développer les infrastructures logistiques
- d. Développer le tourisme urbain

3. Offrir une diversité de sites d'accueil économique, spécialisés et complémentaires

a. Renforcer les territoires d'accueil de la sphère productive

⇒ *La Jonction Est va permettre de créer de nouveaux pôles de dynamisme dans l'est Toulousain et d'accompagner le développement économique par une offre d'infrastructure de transport adaptée. La Jonction Est participe au maillage des centralités de l'Est toulousain.*

- b. Développer une économie résidentielle au plus près de la population
- c. Favoriser la mutation et la requalification des parcs d'activités existants
- d. Renforcer l'offre de services dans les zones d'activités
- e. Conforter l'activité agricole

Orientation III : Une métropole à vivre

1. Mettre en œuvre une trame verte et bleue sur le territoire

- a. Mettre en valeur le réseau hydrographique et ses espaces
- b. Protéger et valoriser les espaces nature et leurs continuités
- c. Développer le maillage vert dans la ville

⇒ *La Jonction Est fait partie intégrante du réseau « modes doux » car le projet permet de faire la liaison entre les équipements existant de long de la M16 et de la Saune et la piste longeant la rocade à l'ouest. L'échangeur retenu pour le projet possède la configuration la plus sécurisante pour les cyclistes.*

2. Affirmer un environnement urbain convivial

- a. Qualifier le paysage urbain
- b. Valoriser le patrimoine architectural et urbain
- c. Améliorer la qualité de l'espace public et redéfinir sa place dans le lien social
- d. Développer un aménagement durable
- e. Garantir un environnement bâti de qualité

3. Préserver les ressources

- a. Garantir l'accès de l'eau à tous et préserver la ressource
- b. Mieux maîtriser l'énergie

e. Gérer les déchets dans le respect de l'environnement

⇒ *La Jonction Est dans sa phase travaux appliquera les règles de tri des déchets. Chaque déchet sera stocké puis traité dans une filière adaptée.*

4. Assurer la protection et la santé des habitants

f. Lutter contre les nuisances sonores et favoriser les zones calmes

⇒ *Le projet de la Jonction Est intègre des mesures acoustiques pour diminuer les nuisances liées au trafic.*

g. Prévenir et intégrer les risques afin de réduire la vulnérabilité des personnes et des biens

⇒ *Le projet de la Jonction Est a été conçu pour absorber les épisodes d'inondation par la mise en œuvre de bassin de rétention notamment.*

- h. Améliorer la qualité de l'air par le développement d'une écomobilité

Par conséquent, le projet est compatible avec les orientations d'aménagement du PLU et du PADD associé.

D.1.3. Incidences sur les OAP (pièce 3)

D.1.3.1. Incidences sur les OAP Thématique (3A)

Le projet de la Jonction Est n'a pas d'incidence sur les OAP de la commune de Toulouse.

Ainsi, le projet est compatible avec les OAP.

D.1.3.2. Incidences sur les OAP de type aménagement (3B)

Le projet de la Jonction Est n'a pas d'incidence sur les OAP de la commune de Toulouse.

Ainsi, le projet est compatible avec les OAP.

D.1.4. Incidences du projet sur les pièces réglementaires (Pièce 4)

D.1.4.1. Règlement écrit (pièce 4A)

D’après la partie 2 du règlement écrit du PLU, les occupations et utilisations du sol (y compris affouillements et exhaussements des sols), indispensables au fonctionnement du réseau de transport en commun en site propre, y compris les installations classées y afférant, sont admises en toute zone du PLU et ne sont pas soumises aux dispositions réglementaires des dispositions communes à l'ensemble des zones et des dispositions spécifiques à chacune des zones du PLU.

Les concertations avec les collectivités ont permis de valider la compatibilité du projet avec les zonages.

Ainsi, le projet est compatible avec les règlements des zonages du PLU de Toulouse.

D.1.4.2. Document graphique du Règlement (pièces 4B)

D.1.4.2.1 Plan de zone (Pièce 4B1) et Cahier au 1/2500° (Pièce 4B2)

Le document graphique du règlement concerne le périmètre d’étude (Jonction Est) sur les planches 128, 139, 151, 152, 164 et 165. Les zones de compensations (site 1 et site 3 qui font l’objet d’un ajustement du zonage) sont situées sur les planches : 151, 152, 164 et 165 pour le site 1 et 178 pour le site 3.

Les zonages concernés directement par le projet sont dans ces secteurs:

Secteurs naturels et agricoles :

- Zone NS « zone naturelle stricte » le long de l’Hers et de la Saune ;
- Zone NL1 « zone naturelle et de loisirs » pour une partie du secteur de Ribaute (zone de parc) et le long du périphérique ;
- Zone A « zone agricole » pour l’espace cultivé de Ribaute.

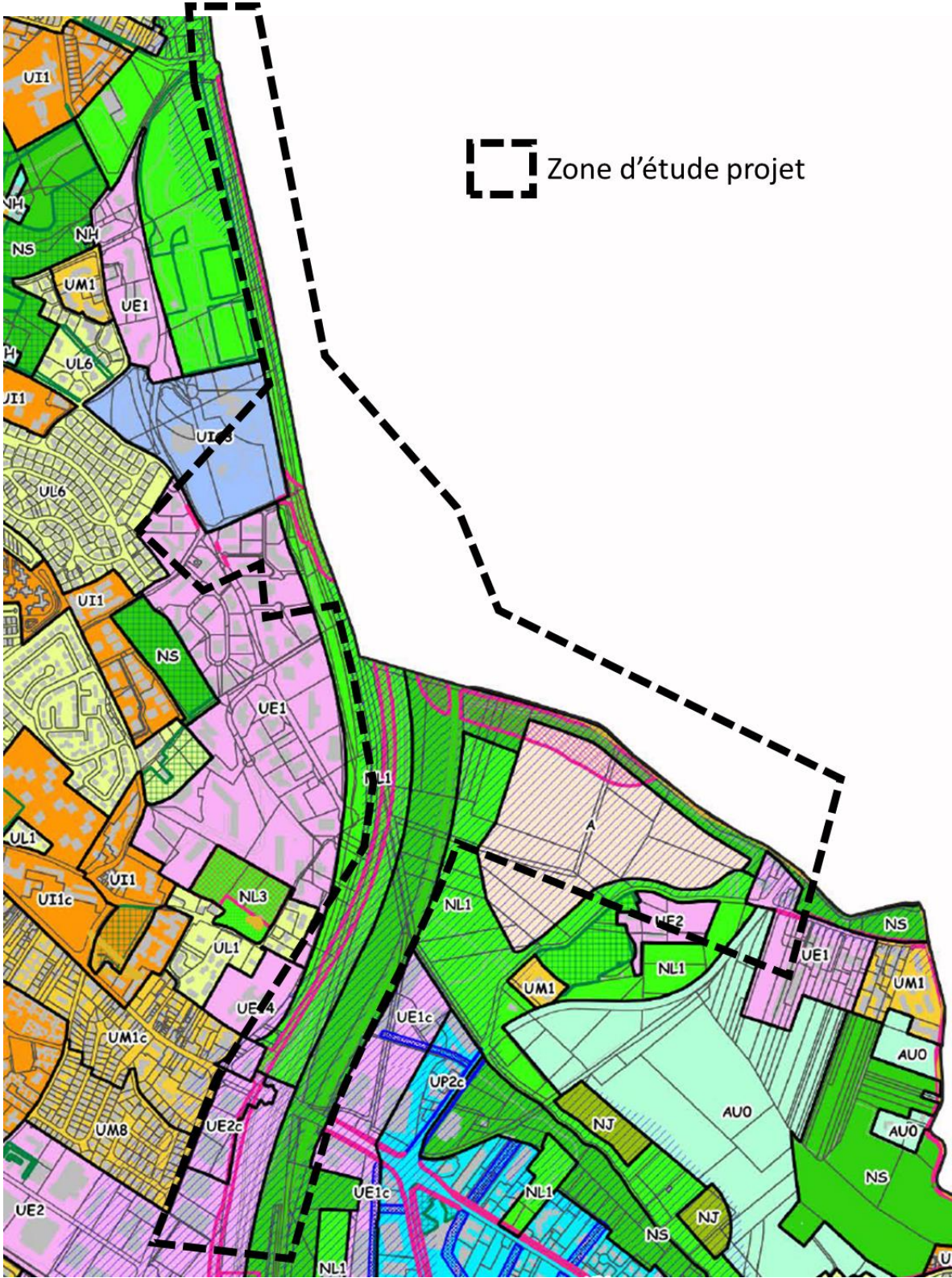
Le site de compensation n° 1 est actuellement concerné par des zonages NS, NL 1 et A ;

Le site de compensation n°3 est actuellement concerné par des zonages NS et AUO (secteur urbanisable).

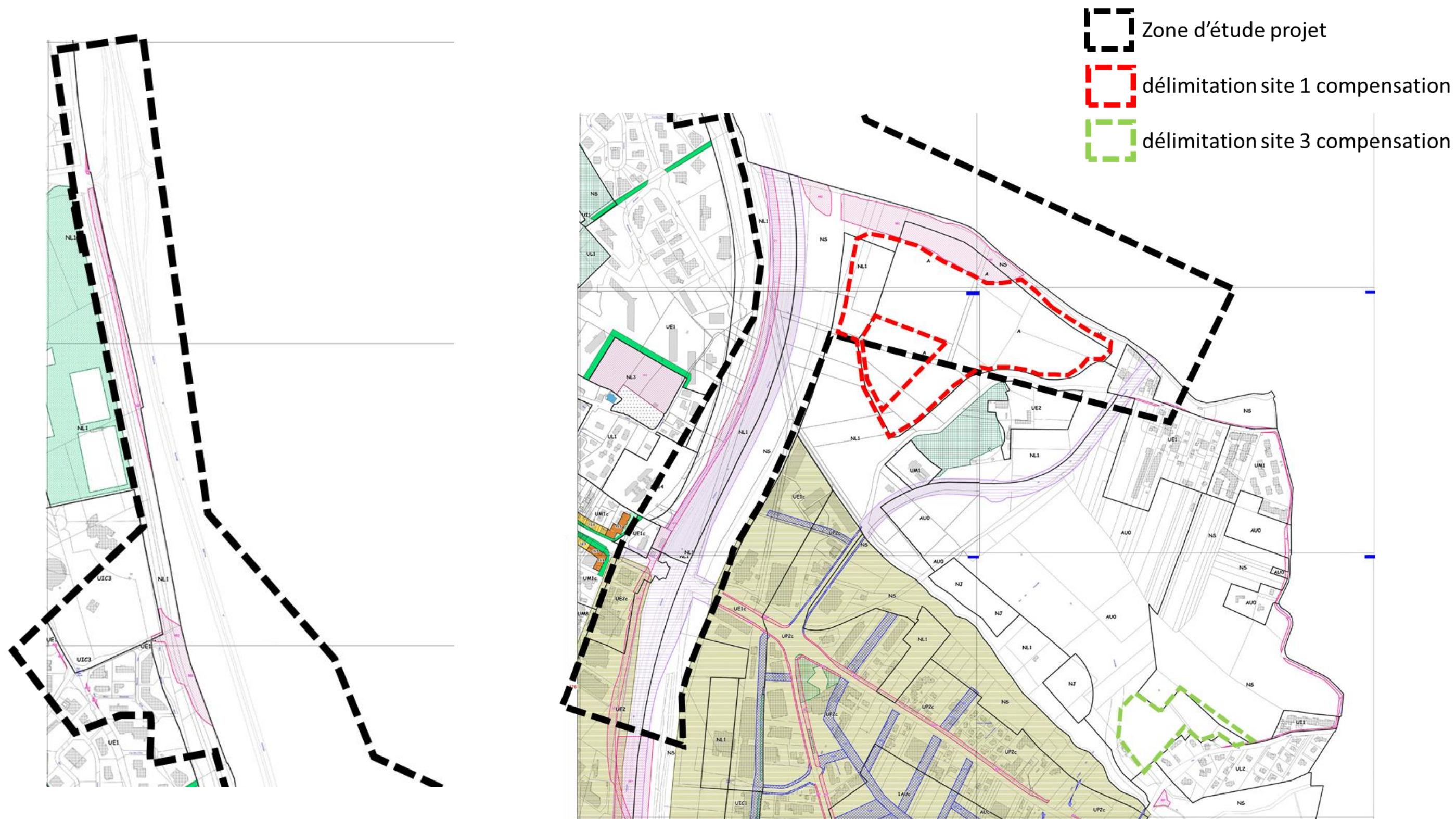
Le périmètre de projet est aussi concerné par :

- Deux emplacements réservés (n°882 et 322 pour respectivement pour la Jonction Est et pour une ligne SNCF Réseau).

Les Documents Graphiques du Règlement ne permettent pas la réalisation du projet Jonction Est . Pr ailleurs des évolutions du zonage sont souhaitées sur les zones couvertes par des sites de compensation. . Le projet tel que présenté dans le présent dossier nécessitera l'évolution des pièces 4B1 et 4B2 pour intégrer la modification des dispositions concernées par la mise en compatibilité (zonage, emplacements réservés) au niveau du secteur de la Jonction Est et de ses sites de compensation.



MECDU PLU Toulouse - Figure 1 : Localisation de l’aire d’étude sur la pièce 4B1



MECDU PLU Toulouse - Figure 2 :
localisation du projet sur les planches assemblées de la pièce 4B2

La pièce 4B3 ne nécessite pas d'évolution

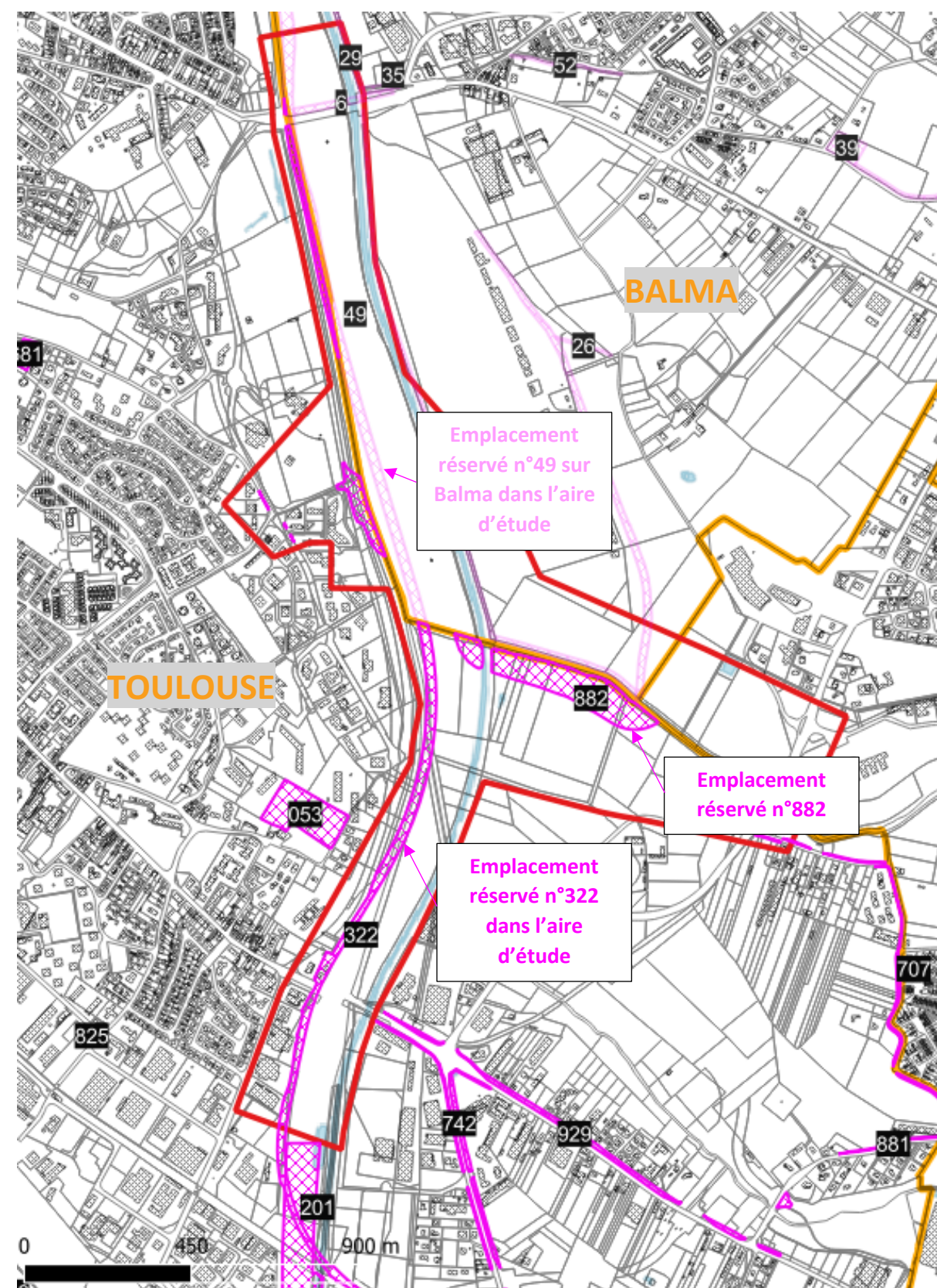
D.1.4.3. Liste des Emplacements réservés, servitudes pour équipements publics

Le projet prévoit la modification des deux emplacements réservés .

Actuellement il existe 2 emplacements réservés à modifier pour le projet :

- un emplacement réservé (n°322) dédié à SNCF Réseau pour la création d'un nouvel axe ferroviaire à l'est de Toulouse le long du périphérique permettant de relier les axes nord et est du territoire toulousain. *Cet emplacement réservé se prolonge sur la commune de Balma voisine (ER n°49).*
- L'ER n°882 qui concerne directement la réalisation de la jonction est. En effet sur il a été instauré sur les parcelles de la commune de Toulouse, hors parcelles ASF, pour la réalisation de ce projet.

En lien avec la modification du Document Graphique du Règlement, la liste des Emplacements Réservés devra être mise à jour.



MECDU PLU Toulouse - Figure 3 : Localisation de l'emplacement réservé n°322

D.1.4.4. Listes des éléments Bâti Protégés (pièces 4D) et liste des espaces verts protégés (pièces 4E)

Aucune évolution de ces pièces n'est à prévoir dans le cadre de la présente procédure de mise en compatibilité du PLU.

D.1.5. Incidence du projet sur les annexes

D.1.5.1. Servitudes d'Utilités Publiques – SUP (pièces 5A)

Les servitudes interceptées par le projet sont recensées dans le tableau ci-dessous :

SUP	Institué
A4	Servitude de libre passage des engins dans le lit ou sur les berges du Touch
PT3	Servitudes de protection des lignes et installations téléphoniques et télégraphique sur l'avenue Jean Gonord > avenue Marcel Dassault,
PT1	Servitudes de protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques (PT1(10)) : il s'agit de la servitude du centre radio électrique de l'aérodrome Toulouse – Lasbordes.
T5	Servitude aéronautique de dégagement : T5(4) soumis au décret du 7 décembre 1984 modifié le 15 mai 1996 et géré par Service National d'Ingénierie Aéroportuaire – SNIA,
PM1	PPRI Toulouse : le tracé de la Jonction-Est traverse des zones où le risque inondation est présent.

Tableau 5 : Liste des SUP interceptées par le projet - Source : PLU de Toulouse

Dans le cadre de la réalisation du projet et des études techniques et environnementales associées, des mesures seront prises :

- mesures de prévention des risques et nuisances : prise en compte du bruit existant (voies bruyantes) et de l'aléa inondation dans la conception du projet (une étude hydraulique a été réalisée en parallèle de l'AVP) ;
- mesures conservatoires : dévoiement de réseaux si nécessaire.

Concernant les servitudes liées au Plan de Prévention des Risques Naturels Prévisibles Inondations (PM1, PM2), y sont interdits la création de sous-sols autres qu'à usage exclusif de parking et de locaux techniques indispensables. Le projet n'entraîne pas la création de Sous-sol.

Par ailleurs, les études hydrauliques menées à ce jour ont permis de conclure à l'absence d'incidence hydraulique significative. Ce constat est valable pour le projet dans son ensemble, aussi bien pour l'échangeur et les voies d'entrecroisement (MOA ASF) que pour la Jonction Est (MOA Toulouse Métropole).

PPRI Toulouse : le tracé de la Jonction-Est traverse des zones où le risque inondation est présent :

- Zone cyan ;
- Zone bleue ;
- Zone pourpre ;
- Zone hachurée rouge/vert ;
- Zone hachurée gris (non protégées par les digues).

L'ensemble du projet respecte ces servitudes et leurs prescriptions.

Aucune évolution de ces pièces n'est à prévoir dans le cadre de la présente procédure de mise en compatibilité du PLU.

D.1.5.2. Annexes sanitaires (pièces 5B)

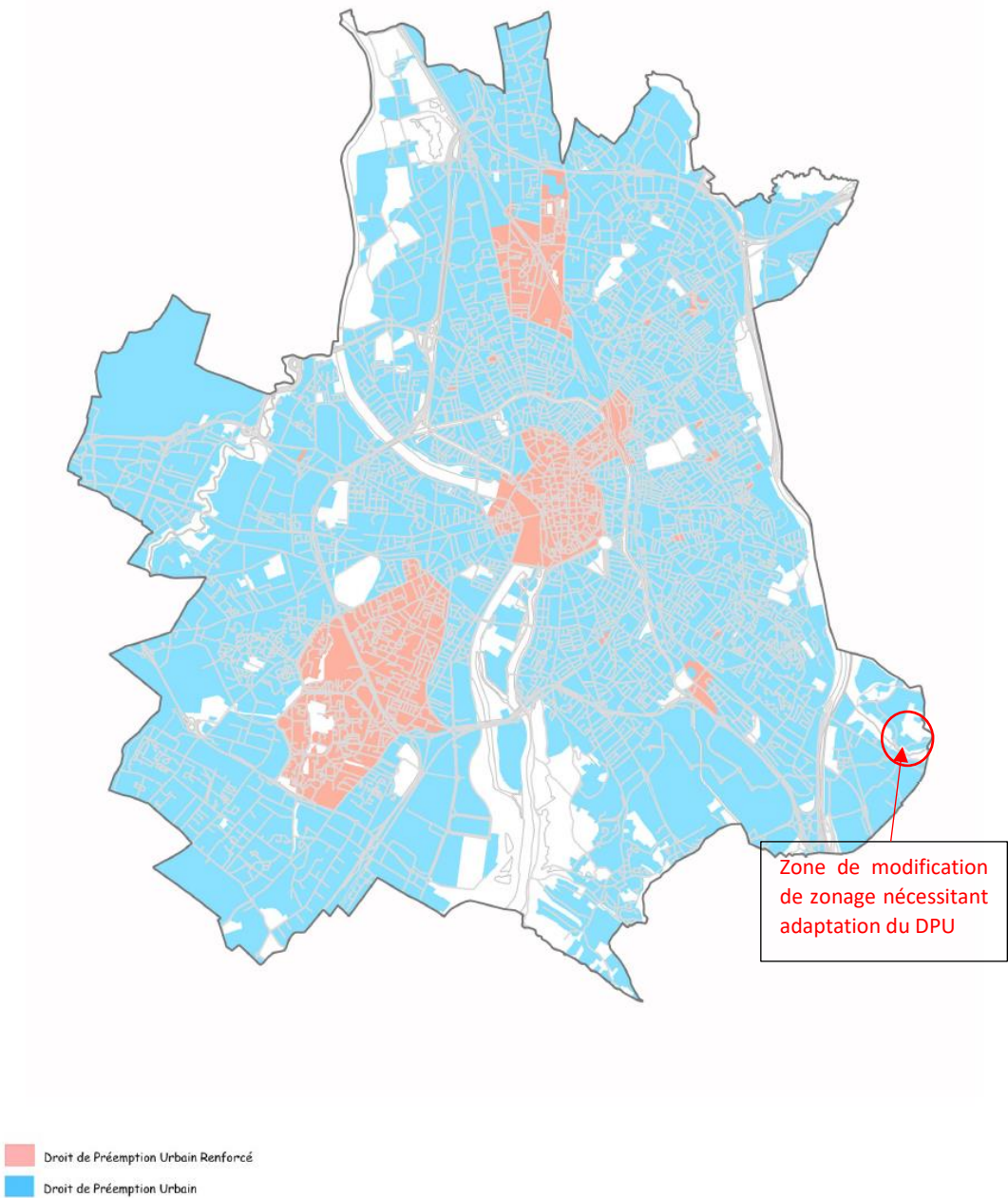
Le projet se réfèrera à ces annexes sanitaires.

Il n'y a pas d'évolution prévue de ces pièces dans le cadre de ce projet

D.1.5.3. Graphiques d'information (pièce 5C)

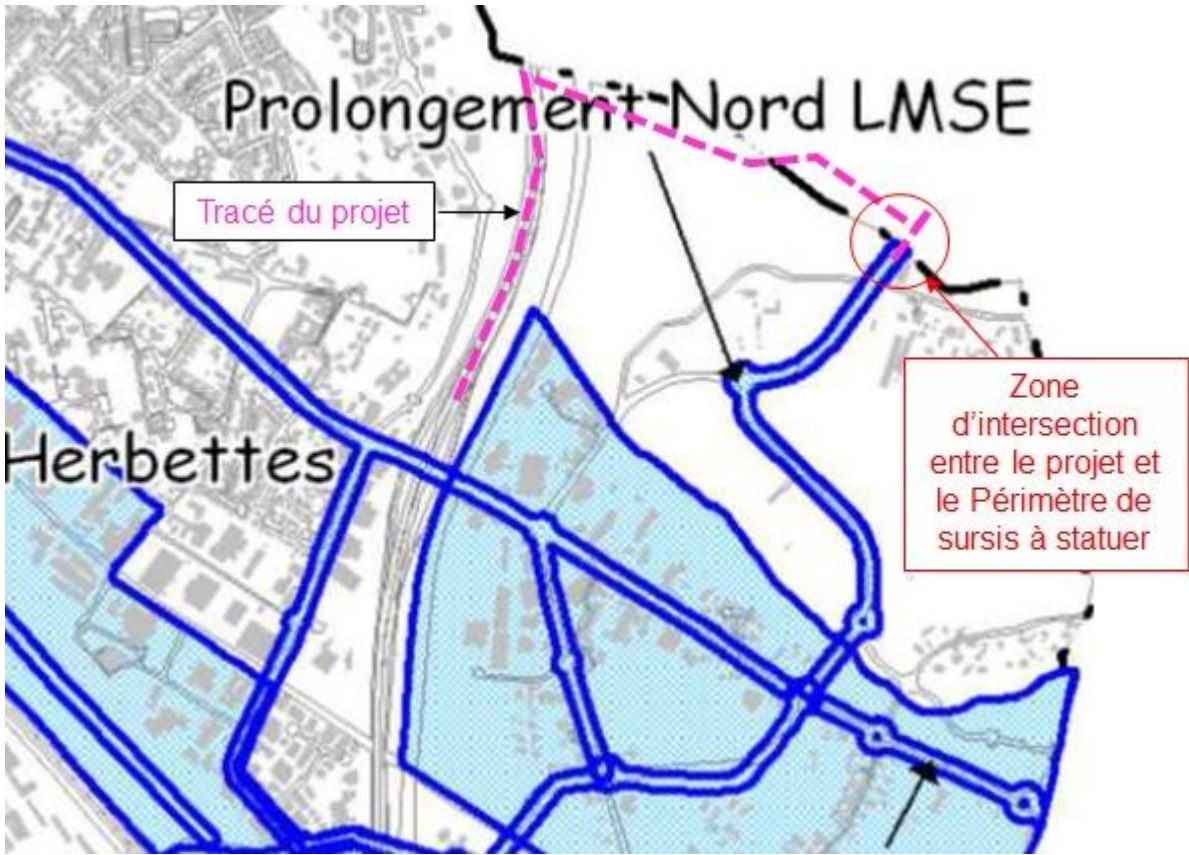
Cette pièce intègre une cartographie des secteurs où s'applique le droit de préemption urbain et qui correspond à toutes les zones urbanisées ou à urbaniser du PLU (U et AU). La modification des contours des zones naturelles (AU0L et NS) au niveau du site de compensation n°3, impliquera une modification de cette carte.

DROIT DE PREEMPTION URBAIN (DPU) ET DROIT DE PREEMPTION URBAIN RENFORCE (DPUR)



Il peut être sursis à statuer sur toute demande d'autorisation concernant des travaux, constructions ou installations dans les cas prévus aux articles L. 102-13, L. 153-11 et L. 311-2 du présent code et par l'article L. 331-6 du code de l'environnement. »

Le projet impact l'extrémité Nord du périmètre de sursis à statuer Prolongement Nord de la LMSE :



Le projet de Jonction Est permet d'assurer un maillage supplémentaire permettant notamment d'optimiser les conditions d'accès à la rocade, en accompagnement le développement des modes de transports collectifs d'envergure, comme les LINEO et le prolongement de la LMSE.

Le projet de la Jonction Est est compatible avec le périmètre de sursis à statuer concerné.

La cartographie du Droit de Préemption Urbain de la pièce 5C sera modifiée dans le cadre de la présente procédure de mise en compatibilité du PLU.

D.1.5.4. Autres annexes (pièces 5E)

Le projet ne nécessite pas de modification de ces annexes.

Par ailleurs, l'article L424-1 du code de l'urbanisme prévoit la possibilité de définir un périmètre de sursis à statuer selon les modalités suivantes :

« L'autorité compétente se prononce par arrêté sur la demande de permis ou, en cas d'opposition ou de prescriptions, sur la déclaration préalable.

D.2. Modifications apportées au PLU de Toulouse Métropole, commune de Toulouse

Pour rendre possible la réalisation du projet tel que présenté dans le présent dossier, et compte tenu de l'analyse ci-dessus, la mise en compatibilité se traduira principalement par les évolutions suivantes :

- ⇒

La modification du Rapport de présentation :

○

Par la présente notice présentant et justifiant les modifications apportées au PLU de Toulouse dans le cadre de la MECDU

○

Par l’évaluation environnementale (chapitre G du présent dossier)
- ⇒

La modification des pièces réglementaires :

○

Décalage de l’emplacement Réservé n°322 (SNCF Réseau) pour permettre son usage ultérieur si besoin. **Modification des pièces graphiques et des listes correspondantes.** A noter cet emplacement réservé est en continuité de l’ER n°49 présent sur la commune de Balma, qui est modifié en conséquence (cf. mise en compatibilité PLU Balma).

○

Ajustement de l’emplacement réservé n°882 dédié à la Jonction Est pour coller au plus près aux emprises nécessaires même si dans ce secteur la collectivité dispose de la maîtrise foncière. **Modification des pièces graphiques et des listes correspondantes**

○

Modification de zonage au niveau de 2 sites compensatoires (secteur Ribaute et secteur Marcaissonne) : **Modification des pièces graphiques.**
- ⇒

La modification des annexes :

○

La modification des zonages N/AU0 dans le cadre de cette mise en compatibilité pour le site n°3 de compensation implique une modification des zones de droit de préemption urbaine (DPU), uniquement sur les zones urbanisées ou à urbaniser. **La pièce « graphiques d’information » est ainsi modifiée pour ce zonage.**

Bordereau des pièces	
0 – Documents relatifs à la procédure	5 - Annexes
- Arrêtés, délibérations ...	
1 – Rapport de Présentation	
1A – Diagnostic 1B – Etat initial de l’Environnement 1C – Analyse des incidences prévisibles de la mise en œuvre du PLU sur l’environnement 1D – Explication des choix retenus ... 1D1 – pour établir le PADD 1D2 – pour établir les Zones, le Règlement, les OAP et les changements apportés 1E - Présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et si possible compenser les conséquences dommageables de la mise en œuvre du PLU sur l’environnement 1F – Résumé non technique	5A - Servitudes d’Utilités Publiques (SUP) 5A1 - Liste des SUP et documents annexés 5A2 - Plan des SUP au 1/15000° 5A3 - Plans de Préventions des Risques Naturels (PPRN) 5A3a - Inondation (PPRni) 5A3b - Sécheresse (PPRNS) 5A3c - Mouvements de Terrain (PPRnMT) 5A4 - Plans de Préventions des Risques Technologiques (PPRT) 5A4a – PPRT (Société SAFRAN HERAKLES) 5A5 - Plans d’Exposition au Bruit (PEB) 5A5a – PEB Toulouse-Blagnac 5A5b – PEB Toulouse-Francazal 5A5c – PEB Toulouse-Lasbordes 5A6 - Secteur sauvegardé – Monuments Historiques et Sites classés ou inscrits 5A6a - Liste 5A6b - Plan 5B - Annexes sanitaires 5B1 - Réseau d’assainissement 5B1a - Notice « Eaux Usées et Eaux Pluviales » 5B1b - Plan - « Eaux Usées » 5B1c - Plan - « Assainissement Non Collectif » 5B1d - Plan - « Eaux Pluviales » 5B1e - Notice et plan - « Eaux potables » 5B2 - Notice sur l’élimination des déchets 5C - Graphiques d’information - ZAC, PAE - DPU et DPUR - DPC (Droit de Préemption Commercial) - Périmètre de sursis à statuer - PUP (Projet Urbain Partenarial) - Opération d’aménagement concédé TESO phase 1 5D - Périmètres liés à l’environnement 5D1 - Bruit des infrastructures de transport 5D2 - Publicité 5E - Autres annexes 5E1 –supprimé par la loi ALUR 5E2 - Zones à l’intérieur desquelles s’applique le Permis de Démolir 5E3 – Zones d’archéologie préventive 5E4 - Secteurs d’application de la taxe d’aménagement et de la taxe d’aménagement majorée
2 – Projet d’Aménagement et de développement Durables (PADD)	
2A – PADD communautaire 2B – PADD communal	
3 – Orientations d’Aménagement et de Programmation (OAP)	
3A – OAP thématiques 3B – OAP de type aménagement	
4 – Pièces réglementaires	
4A – Règlement écrit 4B – Document Graphique du Règlement (DGR) 4B1 – Plan Zonage au 1/15000° 4B2 – Cahier au 1/2500° 4B3 – Plan au 1/15000e : Zones d’Influence TCSP et des territoires de diversité sociale 4C – Liste des Emplacements réservés, servitudes pour équipements publics 4D – Liste des Eléments Bâti Protégés (EBP) 4E – Liste des Espaces Verts Protégés (EVP)	

(*) A l’intérieur de ces parties du sommaire, seuls sont listés en rouge les documents modifiés dans le cadre de cette procédure.

Ci-contre est présenté le bordereau des pièces du PLU de Toulouse Métropole, commune de Toulouse dans lequel les pièces modifiées sont mises en évidence.

MECDU PLU Toulouse - Figure 6 : Bordereau des pièces du PLU modifié

D.2.1. Les évolutions apportées aux pièces réglementaires

D.2.1.1. Evolution du document graphique du règlement (pièce 4B)

D.2.1.1.1 Modification des emplacements réservés

⇒ Modification de l’emplacement réservé n°322

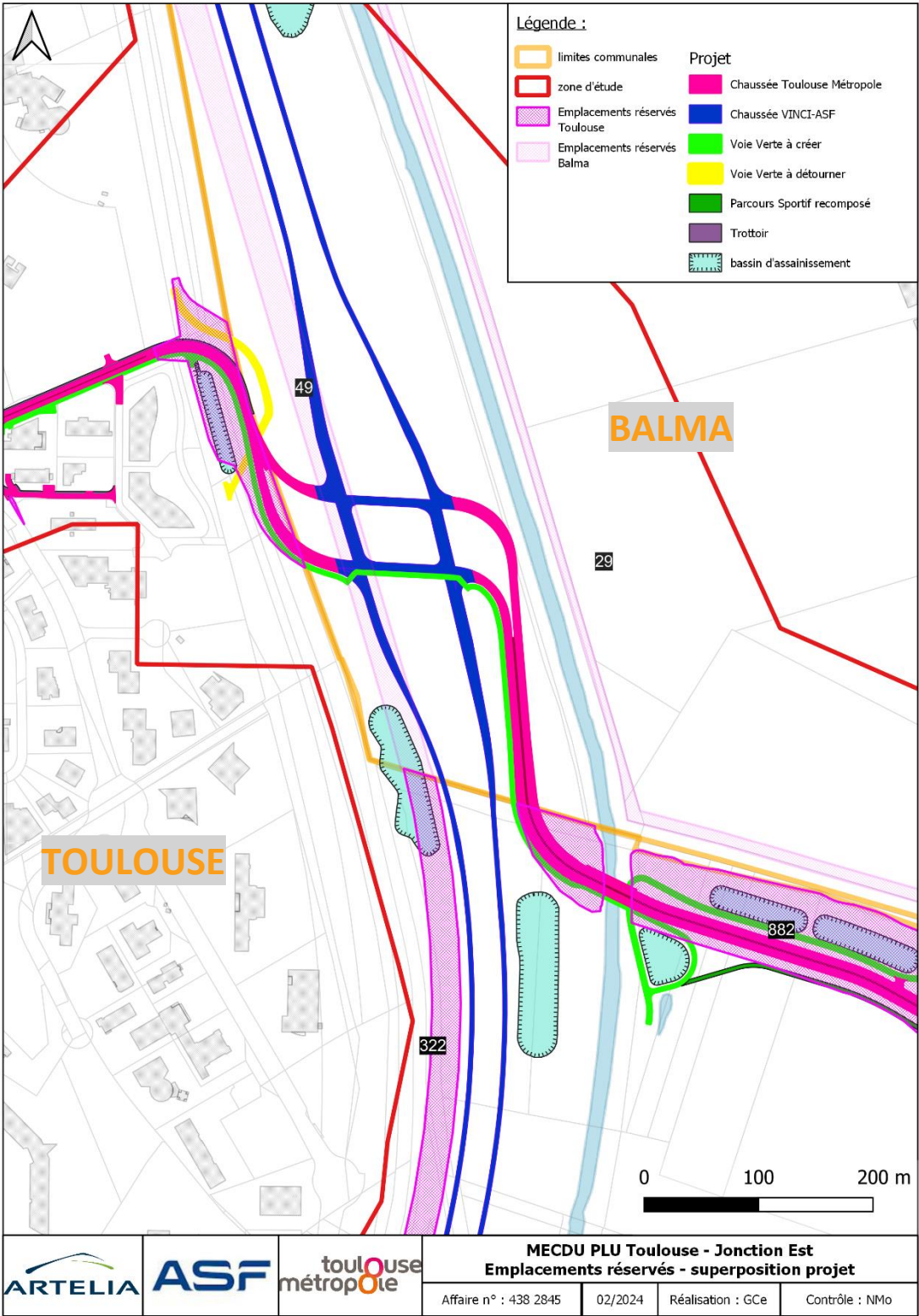
Actuellement il existe un emplacement réservé (n°322) dédié à SNCF Réseau pour la création d’un nouvel axe ferroviaire à l’est de Toulouse le long du périphérique permettant de relier les axes nord et est du territoire toulousain. Cet emplacement réservé se prolonge sur la commune de Balma voisine (ER n°49).

Dans le cadre des études de conception du projet de Jonction Est, la possibilité de construction d’une voie ferrée en cohérence avec l’échangeur a été étudiée et discutée avec la SNCF.

Il a ainsi été montré qu’il était possible que la voie traverse en passage sous-ouvrage d’art les 2 bretelles ouest.

Cependant, cette solution nécessite un déplacement léger de cet ouvrage vers l’ouest (car aujourd’hui quasiment collé au périphérique) et donc de l’emplacement réservé, celui-ci se trouvant actuellement superposé (sur sa partie de Balma) avec le projet d’échangeur de la Jonction Est. *

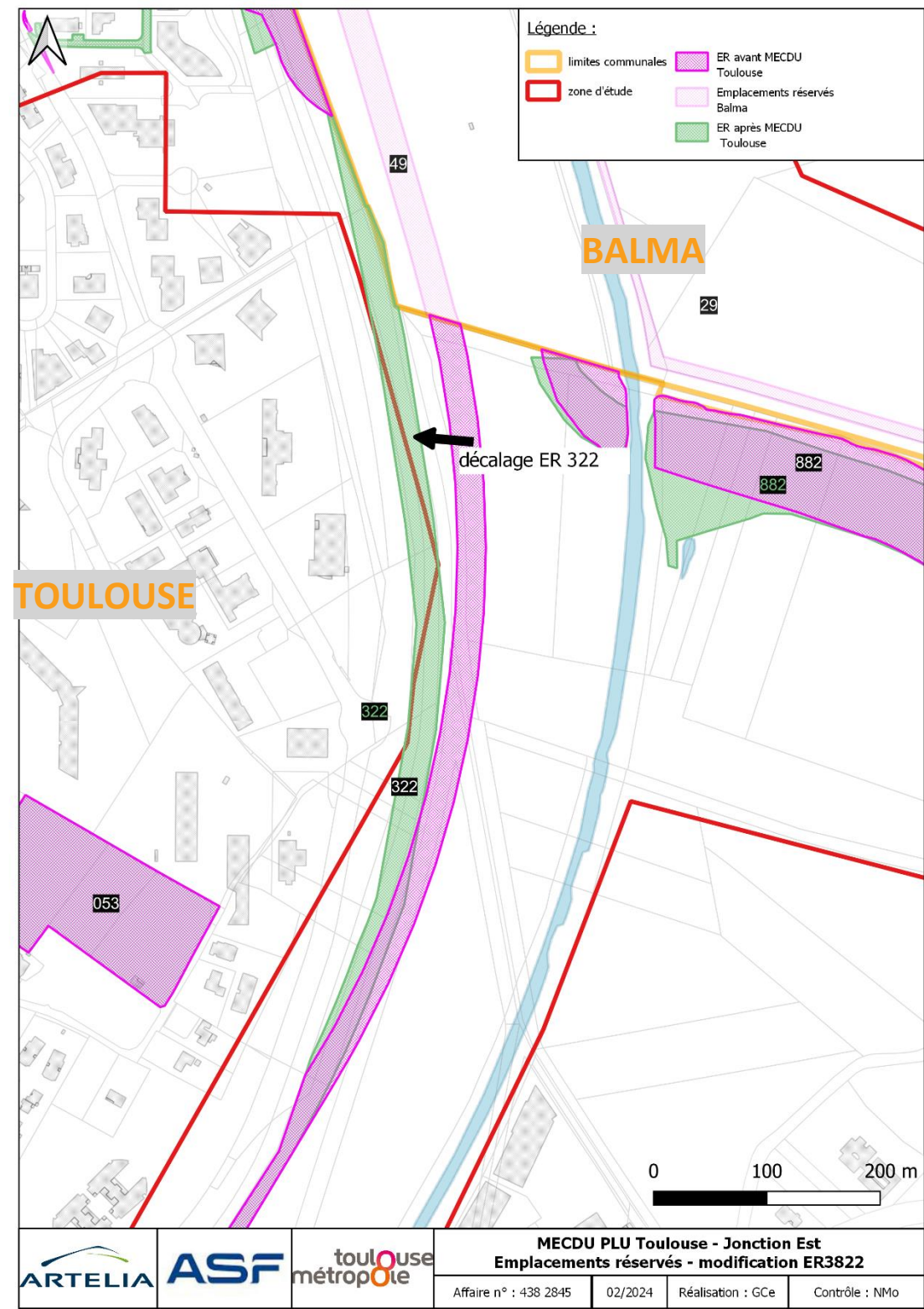
Il est donc proposé d’adapter les emplacements réservés dédiés à la SNCF sur les communes de Toulouse et de Balma afin de prévoir un nouvel itinéraire compatible avec les délaissés du projet Jonction Est, les passages sous bretelles et les annexes au projet (bassins de rétention, dévoiement de voies vertes).



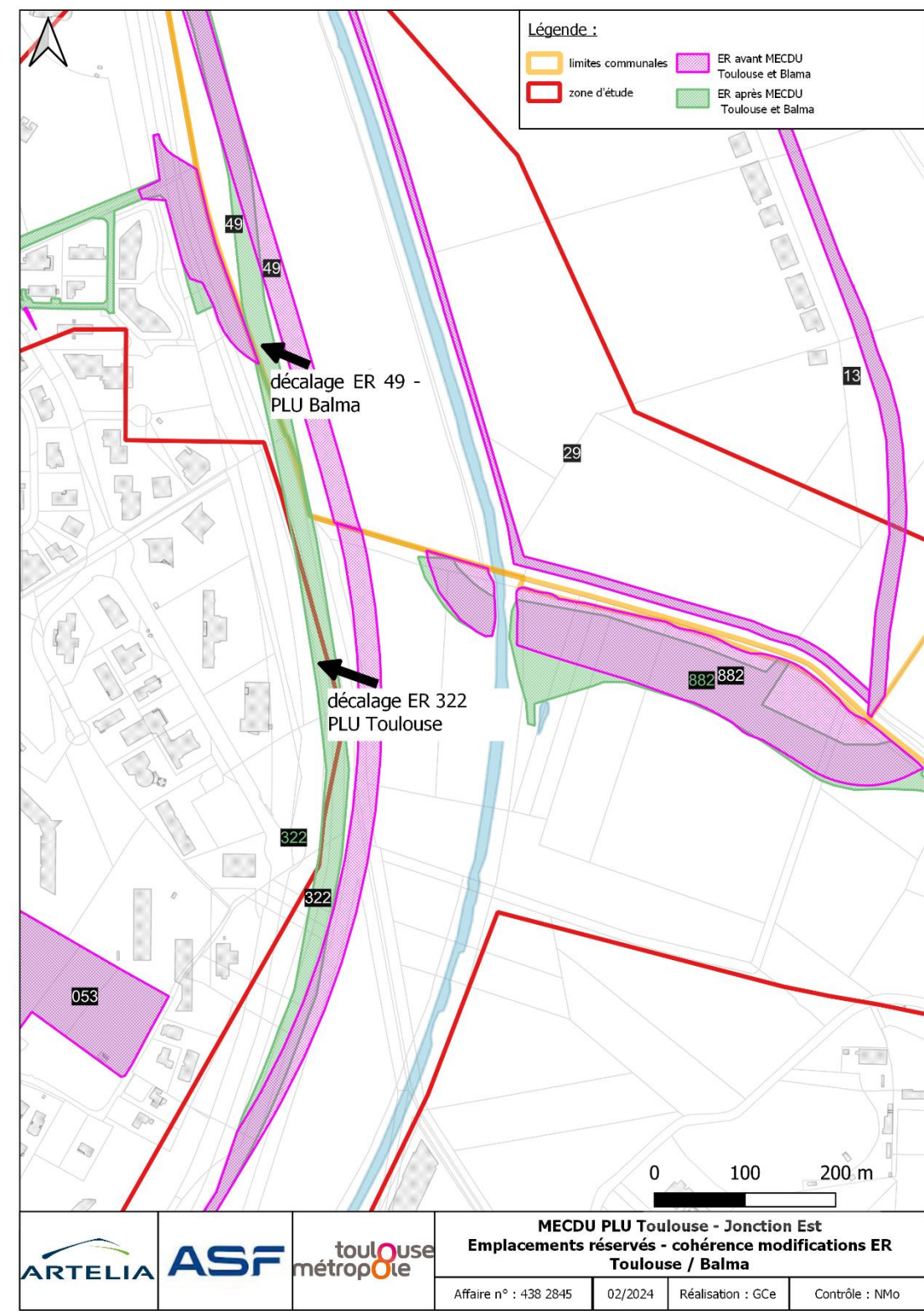
MECDU PLU Toulouse - Figure 7 : Superposition du projet avec les emplacements réservés dédiés à la SNCF.

La carte ci-dessous montre le déplacement de l'ER 322 (et de l'ER 49 sur la commune de Balma).

A noter que ce décalage est aussi réalisé sur la commune de Balma pour une bonne cohérence de tous les projets, une MECDU du PLU de Balma est présenté dans ce présent volume 4.

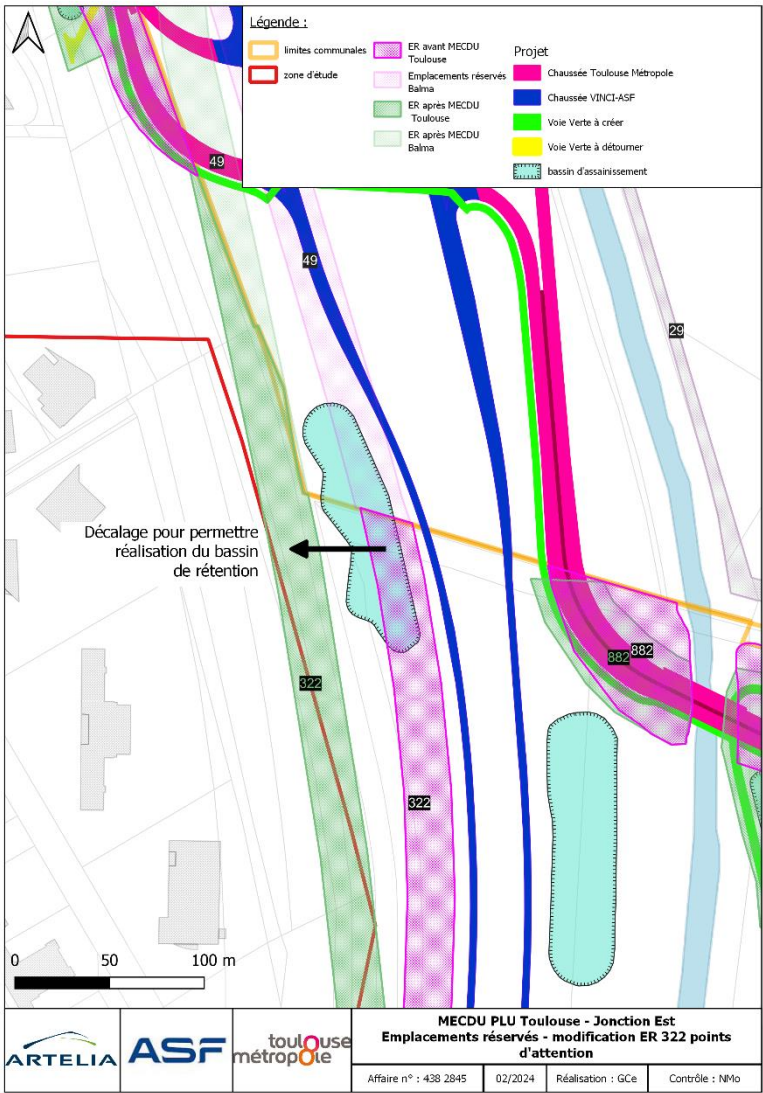


MECDU PLU Toulouse - Figure 8 : Proposition de déplacement de l'ER 322 sur la commune de Toulouse



MECDU PLU Toulouse - Figure 9 : cohérence des modifications dans les PLU de Toulouse et Balma

Le zoom ci-après localise les points d'attention spécifiques pour la relocalisation de l'ER 322 (commune de Toulouse)



MECDU PLU Toulouse - Figure 10 : Points d'attentions pour l'ajustement de l'emplacement réservé

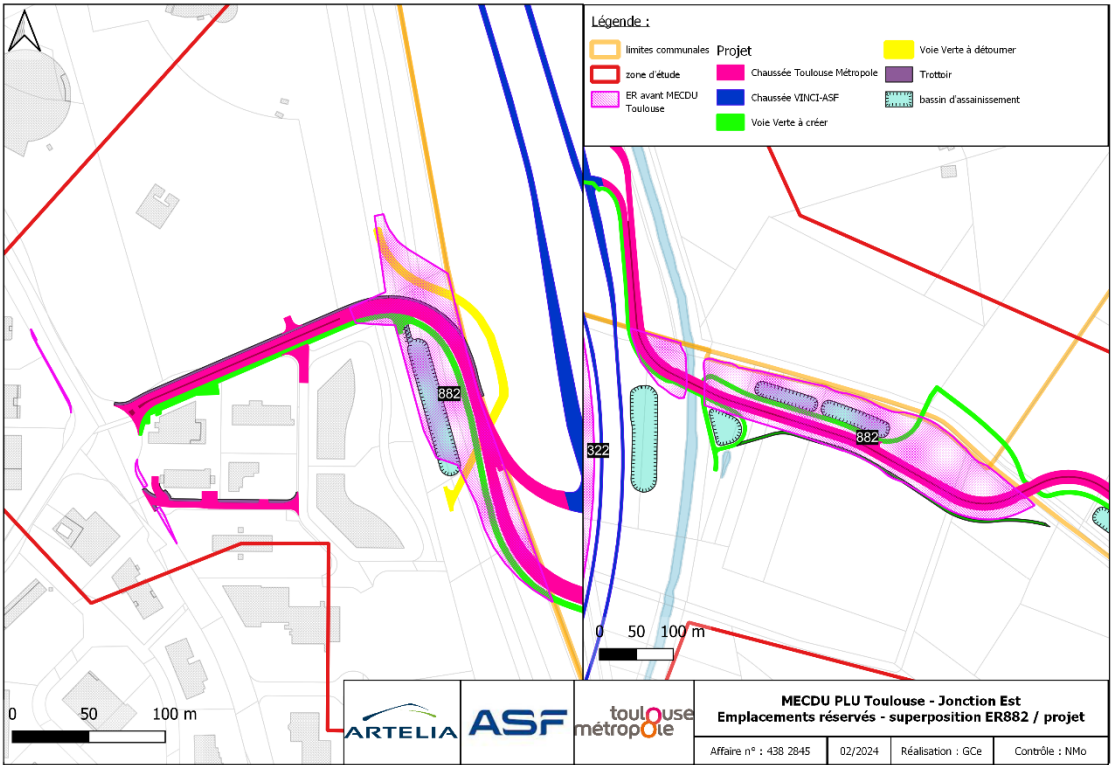
La modification de cet ER permet ainsi à la fois la réalisation du projet de Jonction tout en conservant les secteurs dédiés à SNCF Réseau pour une future voie ferrée.

⇒ Modification de l'emplacement réservé n°882

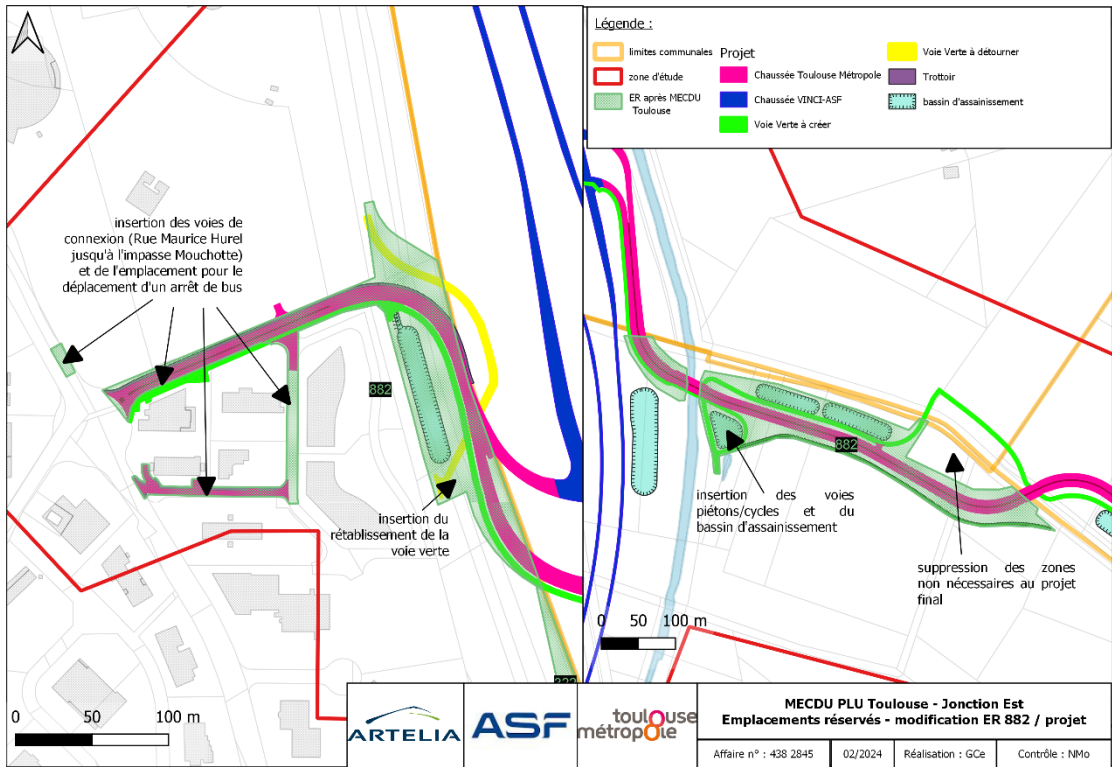
L'ER n°882 concerne directement la réalisation de la jonction est. En effet sur il a été instauré sur les parcelles de la commune de Toulouse, hors parcelles ASF, pour la réalisation de ce projet.

Dans la perspective de la loi ZAN (Zéro artificialisation nette) une optimisation de l'emplacement réservé à la Jonction Est (n°882) a été recherchée pour réduire la consommation foncière induite par le projet d'infrastructure qui se matérialise dans le PLU par l'ER notamment au niveau des espaces naturels. Cependant l'ajustement a aussi consister à prendre en compte les secteurs Maurice Hurel et Mouchotte ainsi que l'intégration des nouvelles voies vertes ou les rétablissement d'axes piétons/cycles et enfin l'insertion des bassins de rétention.

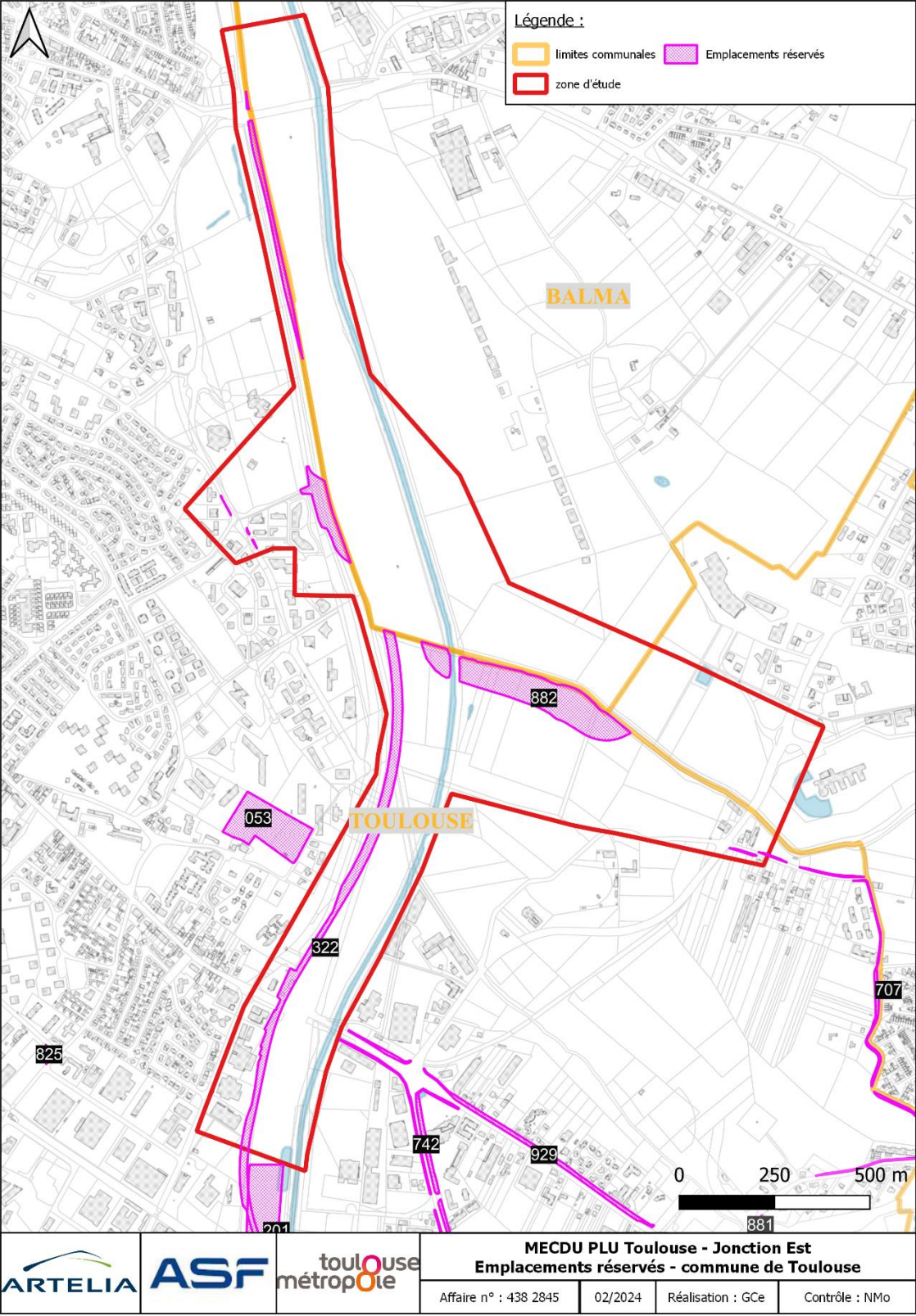
A noter que cet exercice a aussi été réalisé sur le PLU de Quint Fonsegrives qui dispose aussi d'un ER (n°6) pour ce projet.



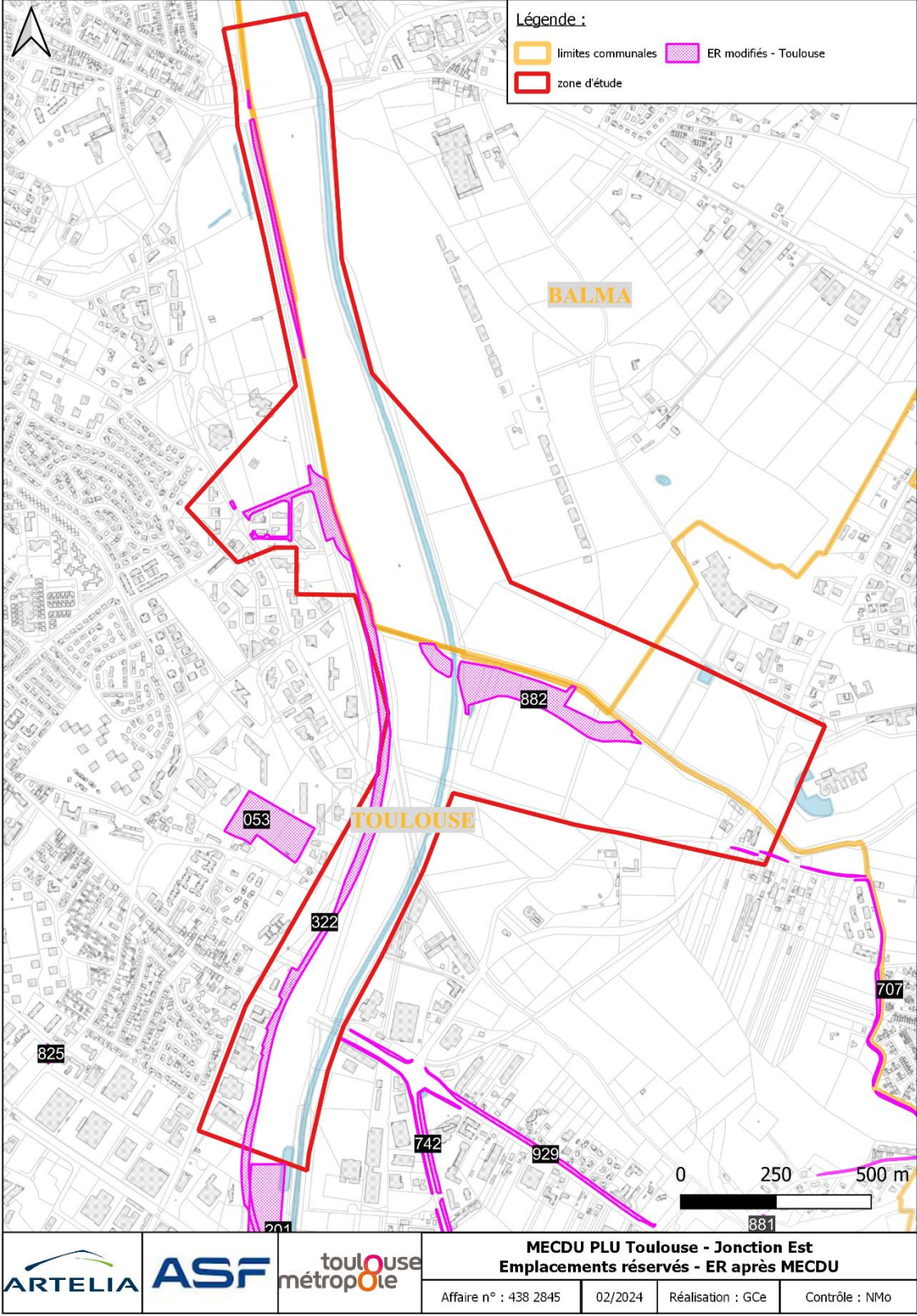
MECDU PLU Toulouse - Figure 11 : Localisation des secteurs affectés par l'ER 882 dédié à la Jonction Est sur la commune de Toulouse au regard du projet



MECDU PLU Toulouse - Figure 12 : Modifications apportées à l'ER 882



MECDU PLU Toulouse - Figure 13 : Emplacements réservés avant MECDU – commune de Toulouse



MECDU PLU Toulouse - Figure 14 : Emplacements réservés après MECDU – commune de Toulouse

D.2.1.1.2 Modification du zonage

Le zonage est actuellement compatible avec la mise en œuvre du projet sur son périmètre opérationnel.

Cependant hors périmètre opérationnel et afin d’être cohérent avec les engagements du dossier de dérogation espèces protégées, une modification du zonage est réalisée sur 2 sites de compensation afin de sanctuariser ces zones au niveau du PLU en lui-même.

⇒ Modification du zonage pour le site n°1 – Ribaute

Le site de Ribaute est concerné par la mesure compensatoire suivante :

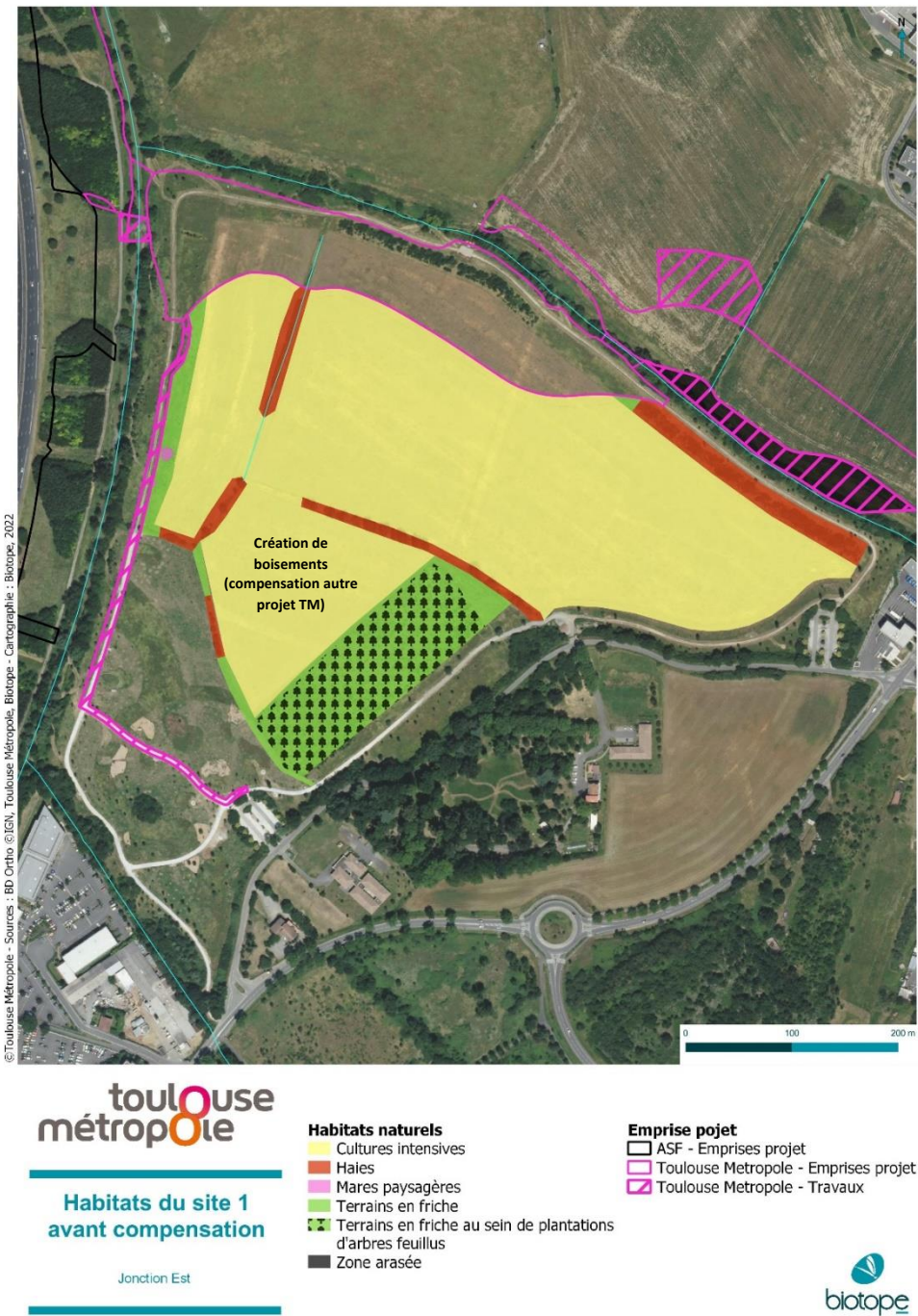
Le site est localisé au nord du lieu-dit Rouquette, au nord et au sud du chemin de Ribaute. Il est composé de 19 parcelles cadastrées sur la commune de Toulouse (voir tableau ci-dessous) pour une surface totale de 285 667 m² impactées à hauteur de 172 778 m² et est situé en zone classée A et NL1 (naturelle dédiée aux activités de loisirs) selon le PLU.

Section	Numéro	Section	Numéro
AL	4	AM	24
AL	7	AM	26
AL	8	AT	26
AL	10	AT	27
AL	11	AT	28
AL	13	AT	29
AL	14	AT	52
AL	15	AT	53
AL	23	AT	56
		AT	57

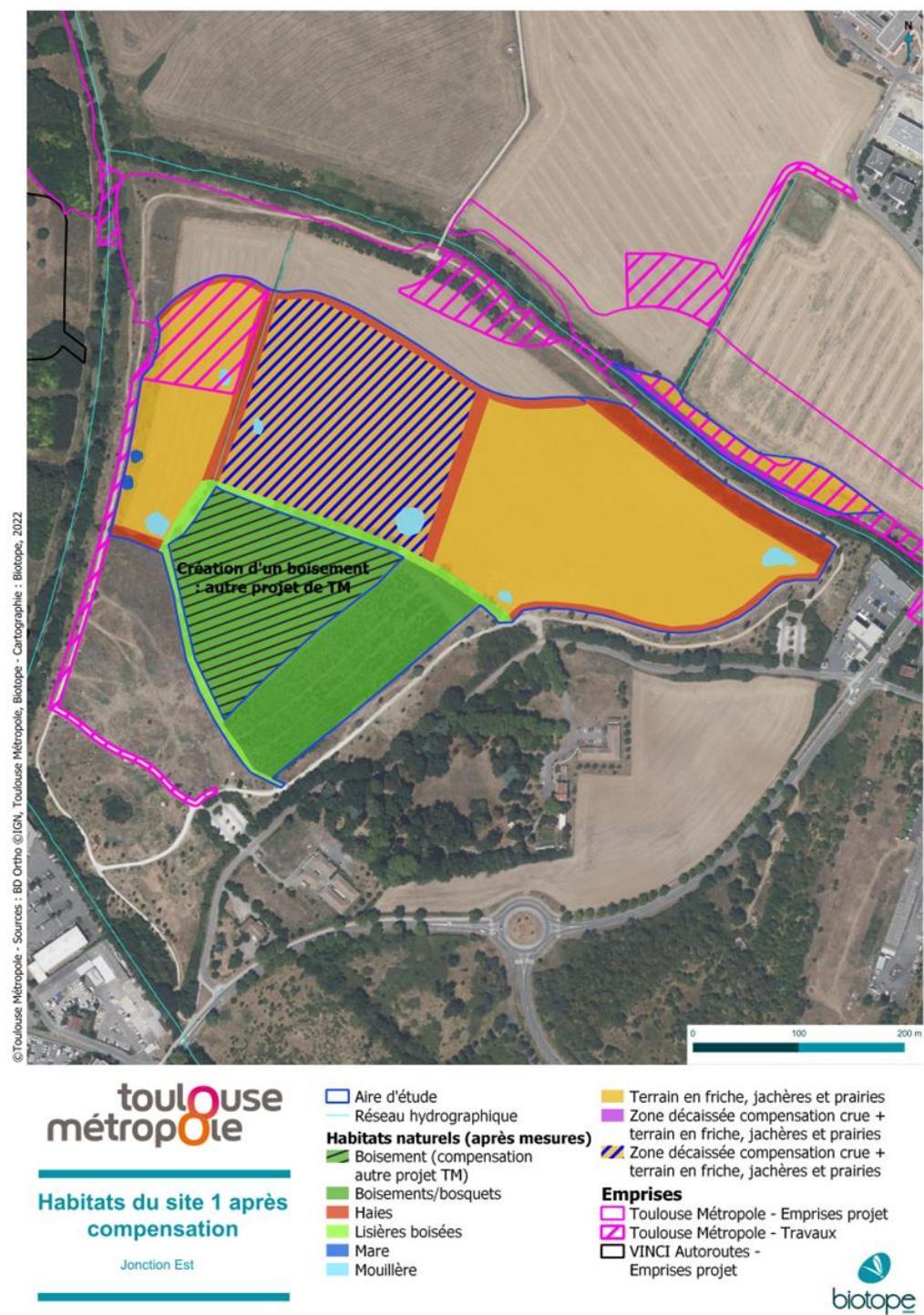
A noter quelques parcelles sont situées sur la commune de Quint Fonsegrives (secteur au nord-est de la Saune.

La mesure compensatoire sur ce site prévoit

- Mesures en faveur des milieux ouverts et semi-ouverts :
 - Recréation de milieux prairiaux et friches
 - Gestion conservatoire des milieux ouverts et semi-ouverts
- Mesures en faveur des milieux boisés :
 - Création de boisements
 - Ilot de sénescence
 - Plantation de haies
 - Renforcement des haies existantes
 - Gestion des lisières boisées
- Mesures en faveur des milieux aquatiques :
 - Création d’une mare / d’une mouillère
 - Restauration d’une mare (curage, retalutage, foucardage)
 - Suppression de drains



MECDU PLU Toulouse - Figure 15 : Habitats sur le site avant compensation



MECDU PLU Toulouse - Figure 16 : Habitats sur site après compensation.

Aujourd’hui classés en A et NL1 au niveau du PLU de la commune de Toulouse, il est envisagé la transformation de ces zonages vers un zonage NS pour valider le choix de protection de ce site et limiter la constructibilité sur ce site.

L’évolution du zonage se répartie ainsi :

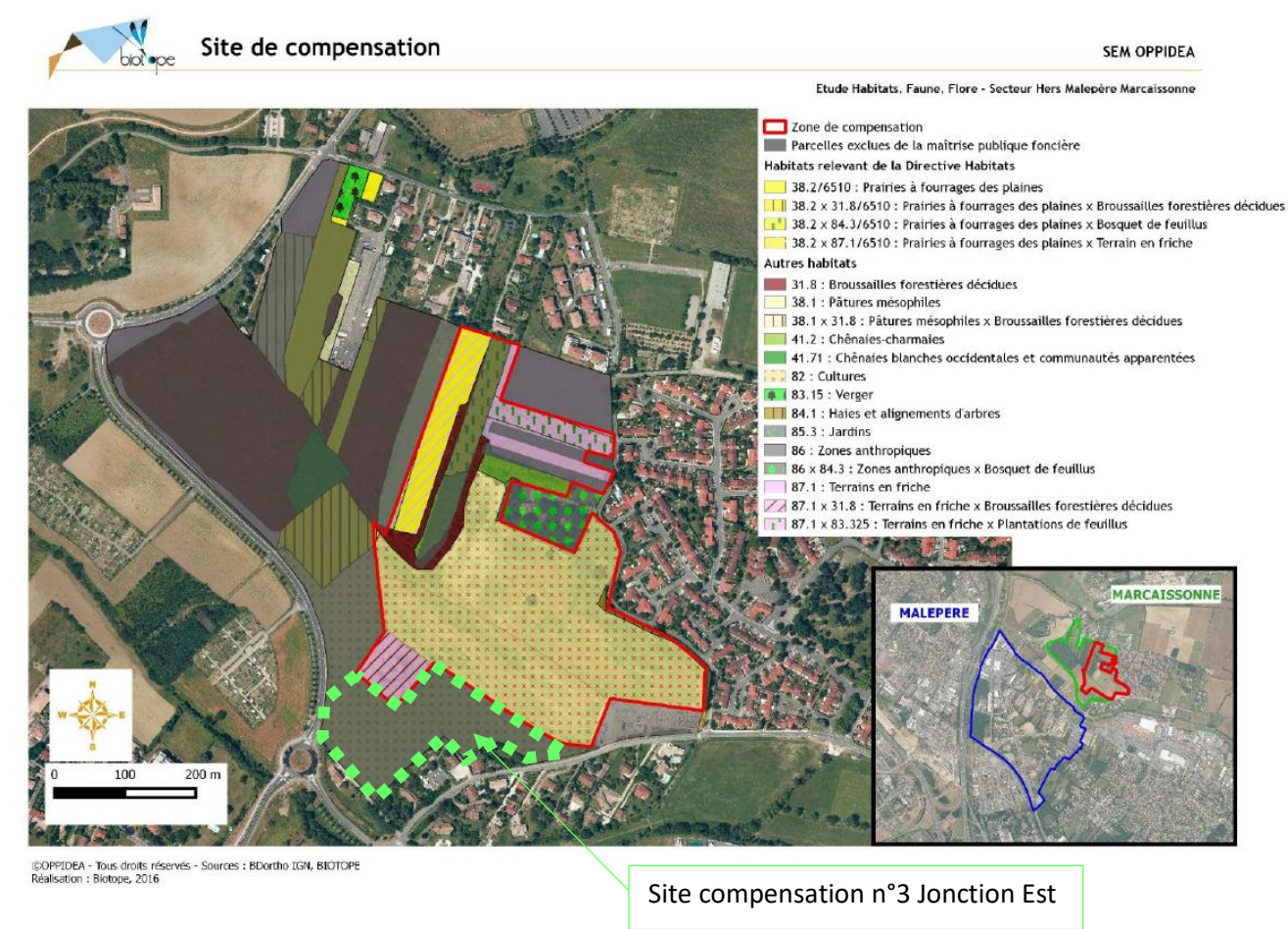
Zonage initial	Zonage proposé	Surface modifiée
NL1 (nord-est du secteur)	NS	27 498m²
A	NS	137 740 m²



MECDU PLU Toulouse - Figure 17 : modification du Zonage proposée au niveau du site de compensation n°1

⇒ Modification du zonage pour le site de compensation n°3

Un autre site est prévu à proximité de la Marcaissonne pour la compensation écologique du projet. Ce site est localisé en continuité immédiate de la zone de compensation de la ZAC Malepère qui a fait l’objet d’un classement spécifique en zone NS précédemment.



MECDU PLU Toulouse - Figure 18 : Localisation du site de compensation Malepère et du site de compensation de Jonction Est

Le site n°3 est localisé dans le quartier de Marcaissonne, au nord du cours d’eau éponyme. Il est composé de 4 parcelles cadastrées (voir tableau ci-dessous) pour une surface totale de 68 510 m² impactées à hauteur de 27 657m² et est situé en zone classée AU0 (à urbaniser) selon le PLU.

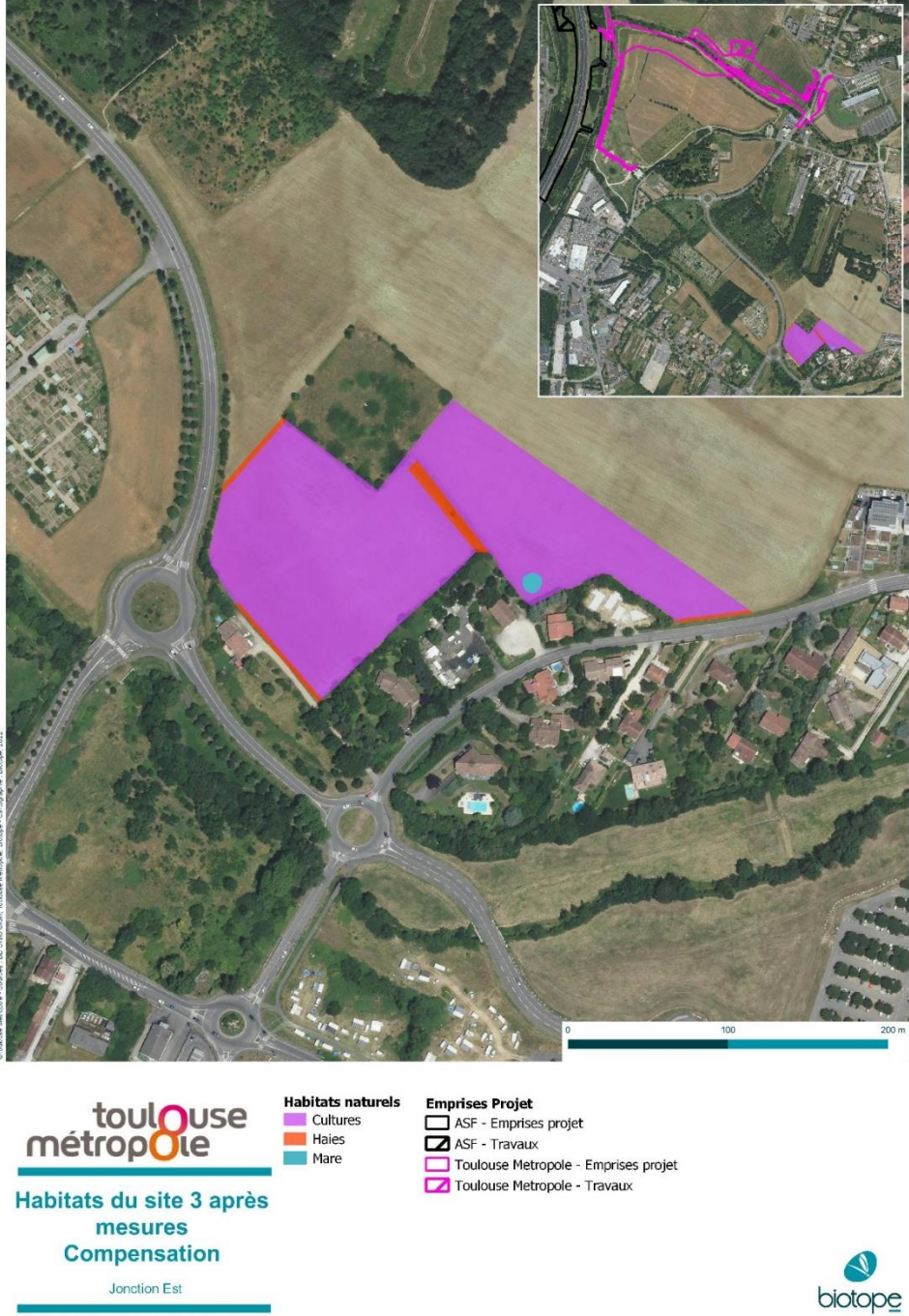
Section	Numéro	Section	Numéro
AO	15	AO	28
AO	27	AO	73 (ex AO36)

La mesure compensatoire sur ce site prévoit

- Mesures en faveur des milieux agricoles :
 - Maintien des pratiques de gestion actuellement mises en place
- Mesures en faveur des milieux boisés :
 - Plantation de haies
- Mesures en faveur des milieux aquatiques :
 - Création d’une mare/d’une mouillère



MECDU PLU Toulouse - Figure 19 : Habitats sur site de compensation n°3 avant compensation

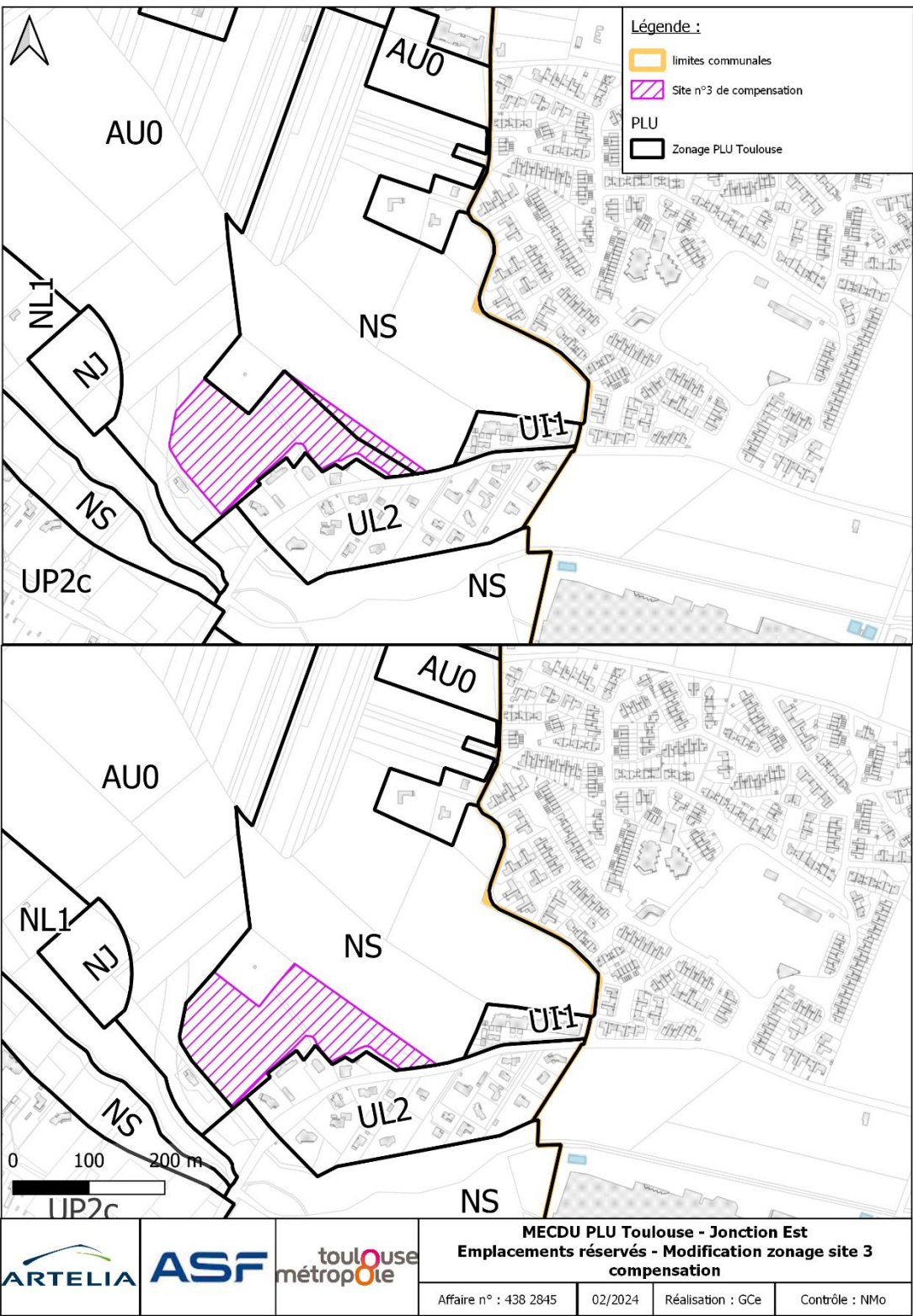


MECDU PLU Toulouse - Figure 20 : Habitats sur site de compensation n°3 après mesures compensatoires

Aujourd’hui classées en AU0, donc avec un potentiel d’urbanisation, Toulouse Métropole souhaite faire le choix d’une sanctuarisation de ce site avec un classement NS en lien avec cette proposition de mesure compensatoire indispensable au projet et dans un objectif de réduction de la consommation d’espaces naturels agricoles et forestiers pour le futur PLUi-H.

L’évolution du zonage se répartie ainsi :

Zonage initial	Zonage proposé	Surface modifiée
AU0	NS	27 115 m²



MECDU PLU Toulouse - Figure 21 : modification de zonage proposée sur site de compensation n°3

D.2.1.2. Modification de la liste des emplacements réservés et servitudes d’équipements publics (Pièce 4C)

Au regard de la modification des 2 ER n°882 et 322, les lignes du tableau de la pièce 4C sont ainsi modifiées (modification des surfaces) :

MECDU PLU Toulouse - Figure 22 : Liste des ER avant MECDU

Liste des Emplacements Réservés (ER)

LISTE PAR CATEGORIES DES EMBLEMENTS RESERVES (E.R.)

Numéro	Destination	Bénéficiaire	Surface (m²)	Planche RG
1 / VOIES ET OUVRAGES PUBLICS - Voirie routière				
882	Jonction Est	TOULOUSE METROPOLE	46 810	151
1 / VOIES ET OUVRAGES PUBLICS - Transports en Commun en Site Propre				
322	Voie ferrée dans la vallée de l'Hers	SNCF	268 770	55

LISTE NUMERIQUE DES EMBLEMENTS RESERVES (E.R.)

Numéro	Destination	Bénéficiaire	Surface (m²)	Planche RG
322	Voie ferrée dans la vallée de l'Hers	SNCF	268 770	55
882	Jonction Est	TOULOUSE METROPOLE	46 810	151

MECDU PLU Toulouse - Figure 23 : Liste des ER après MECDU

LISTE PAR CATEGORIES DES EMBLEMENTS RESERVES (E.R.)

Numéro	Destination	Bénéficiaire	Surface (m²)	Planche RG
1 / VOIES ET OUVRAGES PUBLICS - Voirie routière				
882	Jonction Est	TOULOUSE METROPOLE	46 940	151
1 / VOIES ET OUVRAGES PUBLICS - Transports en Commun en Site Propre				
322	Voie ferrée dans la vallée de l'Hers	SNCF	271 490	55

LISTE NUMERIQUE DES EMBLEMENTS RESERVES (E.R.)

Numéro	Destination	Bénéficiaire	Surface (m²)	Planche RG
322	Voie ferrée dans la vallée de l'Hers	SNCF	271 490	55
882	Jonction Est	TOULOUSE METROPOLE	46 940	151

D.2.2. Modification des annexes

D.2.2.1. Modification du graphique d’information concernant le droit de préemption urbaine

Le droit de préemption urbain étant lié aux parcelles urbanisées ou à urbaniser, les modifications des zones N et AU0 sont reportées sur cette carte :



MECDU PLU Toulouse - Figure 24 : Evolution de la zone de DPU au regard e la modification du zonage réglementaire



E. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE TOULOUSE METROPOLE, COMMUNE DE BALMA AVEC LE PROJET

sécurité au droit des accès concernés : échangeur de Montaudran, de la Jonction Est et de Lasbordes, en insertion sur la rocade comme en sortie.

- e. Assurer une véritable cohérence entre urbanisme et transport autour du futur terminus de la ligne A [...];

Orientation II : Affirmer une identité pour la ville par l'amélioration de la qualité et de l'accessibilité aux services

1. Embellir les entrées de ville [...]

- e. Pour affirmer l'image qualitative de Balma ;
- f. Pour la maîtrise de la qualité des franges bâties ;

g. Par le partage des espaces de circulations entre tous les modes de déplacements

⇒ *La Jonction Est fait partie intégrante du réseau « modes doux » car le projet permet de faire la liaison entre les équipements existant de long de la RD16 et de la Saune et la piste longeant la rocade à l'ouest. L'échangeur retenu pour le projet possède la configuration la plus sécurisante pour les cyclistes.*

2. Valoriser le cœur de ville et affirmer son identité, accroître son attractivité et favoriser sa fréquentation

- a. Implanter de nouveaux équipements publics ;
- b. Créer des conditions favorables à l'implantation de commerces de proximité ;
- c. Rechercher des solutions architecturales de qualité ;

3. Diversifier l'habitat à l'occasion de l'urbanisation de nouveaux quartiers

[Projet non concerné]

4. Accompagner la construction de nouveaux quartiers de projets d'intérêt public

⇒ Permettre à la collectivité de maîtriser le développement de la ville par la mise en place d'opérations d'aménagements de type ZAC ;

⇒ *La Jonction Est va permettre de créer de nouveaux pôles de dynamisme dans l'est Toulousain et d'accompagner le développement économique par une offre d'infrastructure de transport adaptée. La Jonction Est participe au maillage des centralités de l'Est toulousain.*

⇒ Mettre en place ces opérations en concertation avec la population.

5. Valoriser l'espace public en favorisant son accessibilité

[Projet non concerné]

Orientation III : Maîtriser l'urbanisation et contrôler le renouvellement urbain

1. Promouvoir un développement urbain harmonieux et maîtrisé et favoriser un rééquilibrage entre le développement de l'urbanisation destiné à recevoir de l'habitat et celle destinée à recevoir de l'activité

[Projet non concerné]

E.1. Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de Toulouse Métropole, commune de Balma

La présente notice de mise en compatibilité du PLU constitue un addendum au rapport de présentation afin d'expliquer les choix retenus dans le cadre du projet Jonction Est. Pour les pièces avant/après du dossier, elles sont présentées dans le cadre du second chapitre de cette notice avec les justificatifs des différentes modifications.

E.1.1. Incidences du projet sur le PADD (Pièce 1)

Les orientations d'aménagement permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs qui vont connaître un développement, en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Les opérations de construction et d'aménagement décidées dans ces secteurs devront être compatibles avec les orientations d'aménagement, c'est-à-dire qu'elles doivent les respecter dans l'esprit.

Les orientations d'aménagements concernent certains secteurs spécifiques ou elles sont thématiques comme par exemple l'aménagement des espaces publics toulousains. Les orientations du PADD à l'échelle de la commune de Balma sont les suivantes :

Orientation I : Assurer et maîtriser l'évolution et la valorisation du cadre de vie

4. Favoriser les pratiques et le développement du lien social par une politique d'aménagement d'espaces publics nombreux et attractifs et par la qualité de l'environnement architectural.

- a. Maîtriser les formes urbaines et la volumétrie bâtie ;
- b. Assurer les liens entre les différentes parties de Balma ;
- c. Permettre l'aménagement d'espaces publics valorisant les lieux de rassemblement dans la ville

5. Mettre en œuvre une politique de déplacement sur l'ensemble du territoire communal et au service du développement durable

- a. Définir et mettre en œuvre un plan local de déplacements tous modes [...];
- b. Développer l'urbanisation des secteurs proches des axes de transports en commun [...];
- c. **Poursuivre la mise en œuvre du réseau de voies cyclables et de cheminements piétonniers [...];**
 - ⇒ *La Jonction Est fait partie intégrante du réseau « modes doux » car le projet permet de faire la liaison entre les équipements existant de long de la RD16 et de la Saune et la piste longeant la rocade à l'ouest. L'échangeur retenu pour le projet possède la configuration la plus sécurisante pour les cyclistes.*
- d. **Prendre des mesures pour la mise en sécurité de certaines voies [...];**
 - ⇒ *Les aménagements menés dans le cadre de la Jonction Est et de son raccordement au périphérique par un nouvel échangeur comprennent la mise en place de voies d'entrecroisement au nord et au sud. Ces dernières garantiront de bonnes conditions de*

2. Intégrer les projets majeurs de développement dans le nouveau document d’urbanisme

[Projet non concerné]

3. Renforcer et soutenir le secteur économique

⇒ Le projet va permettre de desservir les nouveaux pôles stratégiques de l’Est toulousain. La Jonction Est participe au maillage du réseau de la métropole toulousaine, elle permet d’améliorer l’accessibilité du centre-ville toulousain pour les communes à l’est du périphérique, et elle va permettre de desservir les nouveaux quartiers dynamiques qui se développent à l’est. La Jonction Est va permettre de conforter l’accessibilité routière de la métropole ou 60% des déplacements se font encore en voiture. Le projet va permettre de desservir les nouveaux pôles stratégiques de l’Est toulousain. La Jonction Est participe à la structuration du réseau de la métropole et à la maîtrise de l’usage de la voiture.

Orientation IV : Préserver l’état de l’environnement et surveiller son évolution

1. Préserver l’environnement actuel en maîtrisant notamment l’impact des futurs projets dans un respect des objectifs de développement durable.

⇒ Le projet a intégré, dans sa conception la préservation des corridors identifiés sur la zone d’étude, par la mise en place d’ouvrage d’art permettant leur maintien. Le projet a subi des adaptations afin d’éviter les milieux les plus sensibles : espaces boisés, berges de la Saune et de l’Hers. Les secteurs à enjeux fort seront mis en défend afin d’être protégés pendant les travaux (stations de Trèfles écailleux). Des barrières amphibiens seront mises en place

2. Maintenir l’attractivité de la commune en assurant un cadre de vie de qualité

- a. Optimiser les déplacements et réduire l’usage de la voiture au regard de l’intégration d’une desserte en transport collectif [...]
- b. Favoriser l’accueil des nouveaux équipements intercommunaux [...]
- c. Maîtriser l’écoulement des eaux pluviales ;

⇒ Le projet de la Jonction Est dispose d’ouvrages de collecte, de stockage et de traitement des eaux pluviales dimensionnés pour les ruissellements générés. De plus, pour l’échangeur et pour la Jonction Est, des dispositifs spécifiques de confinement (bassins) seront mis en œuvre, permettant le stockage puis la récupération ou le traitement in situ d’une éventuelle pollution accidentelle y compris en période de pluie courante.

- d. Inciter l’utilisation des énergies nouvelles dans les nouveaux programmes [...].

3. Prévenir les risques et les nuisances

⇒ Le projet de la Jonction Est a été conçu pour absorber les épisodes d’inondation par la mise en œuvre de bassin de rétention notamment.

Orientation V : Associer les habitants à l’action municipale

Le projet de la Jonction Est a fait l’objet d’une concertation publique du 9 mai au 12 juin 2016.

Par conséquent, le projet est compatible avec les orientations d’aménagement du PLU de Balma et du PADD associé.

E.1.2. Incidences sur les OAP (pièce 2)

Le projet de la Jonction Est n’a pas d’incidence sur les OAP de la commune de Balma.

Ainsi, le projet est compatible avec les OAP.

E.1.3. Incidences du projet sur le rapport de présentation (pièce 3)

Dans le rapport de présentation, il est question de prendre en compte les évolutions récentes des projets et les mutations en cours, en termes de planification, de politique d’habitat ou de déplacements. La Jonction Est s’inscrit dans le développement de l’Est toulousain, de sa démographie et de ses activités économiques. Elle permettra d’assurer une offre de transport routier en adéquation avec les nouveaux enjeux économiques et démographiques du secteur.

Il est également question de faire évoluer le rôle de l’espace public, développer les continuités vertes et les liaisons piétons et cycles, pour favoriser l’intégration des différents quartiers à la ville. Le projet de Jonction Est intègre une liaison modes doux (piétons et cycles) dans son infrastructure. Une voie verte accompagne l’ensemble du tracé et permet un nouveau franchissement de la rocade par les modes doux. La voie verte de la Jonction Est contribue au maillage de la voie verte intérieure au périphérique, de la voie verte extérieure à l’Hers, de la piste cyclable chemin de Ribaute.

Ainsi, le projet est compatible avec le rapport de présentation du PLU de Balma

La présente notice constitue un addendum au rapport de présentation pour expliquer les raisons des modifications apporter dans le dossier de PLU de Toulouse Métropole Commune de Balma, notamment la modification de l’ER 49.

E.1.4. Incidences du projet sur les pièces réglementaires (Pièce 4)

E.1.4.1. Règlement écrit (pièce 4a)

La zone d’étude s’inscrit en zone N - Naturelle du PLU de Balma.

Le règlement de la zone N précise dans son article N3 – Accès et voirie :

2 - Voirie nouvelle : l’ouverture de voies nouvelles est soumise aux conditions minimales suivantes :

- plate-forme : 10 mètres.
- largeur de la chaussée : 6 mètres

3 - Pistes cyclables et chemins piétonniers

L’ouverture des pistes cyclables pourra être exigée, conformément au Schéma Directeur du réseau cyclable prévu par Toulouse Métropole. Leur largeur ne devra en aucun cas être inférieure à :

- 1,5 mètre pour les pistes à un seul sens de circulation,
- 2,5 mètres pour les pistes à double sens de circulation.

La largeur des chemins piétonniers devra répondre aux normes minimales en vigueur concernant la circulation des handicapés moteurs.

Aucune autre spécification n’est attendue pour un projet de voirie.

Ainsi, le projet est compatible avec les règlements des zonages du PLU de Balma

E.1.4.2. Document graphique au 1/5000^{ème} (pièce 4b)

La zone de projet recoupe essentiellement des zones N « Naturelles »

Le périmètre de projet intercepte directement l’emplacement réservé n°49 (pour une ligne SNCF Réseau).

Le périmètre est aussi concerné autour du site de Lasbordes par l’emplacement réservé n°29 pour un réseau cyclable et piétonnier (Hers et Saune) ainsi que l’emplacement réservé n° 13 lié à l’élargissement de la RD16 et raccordement au chemin de Lasbordes .

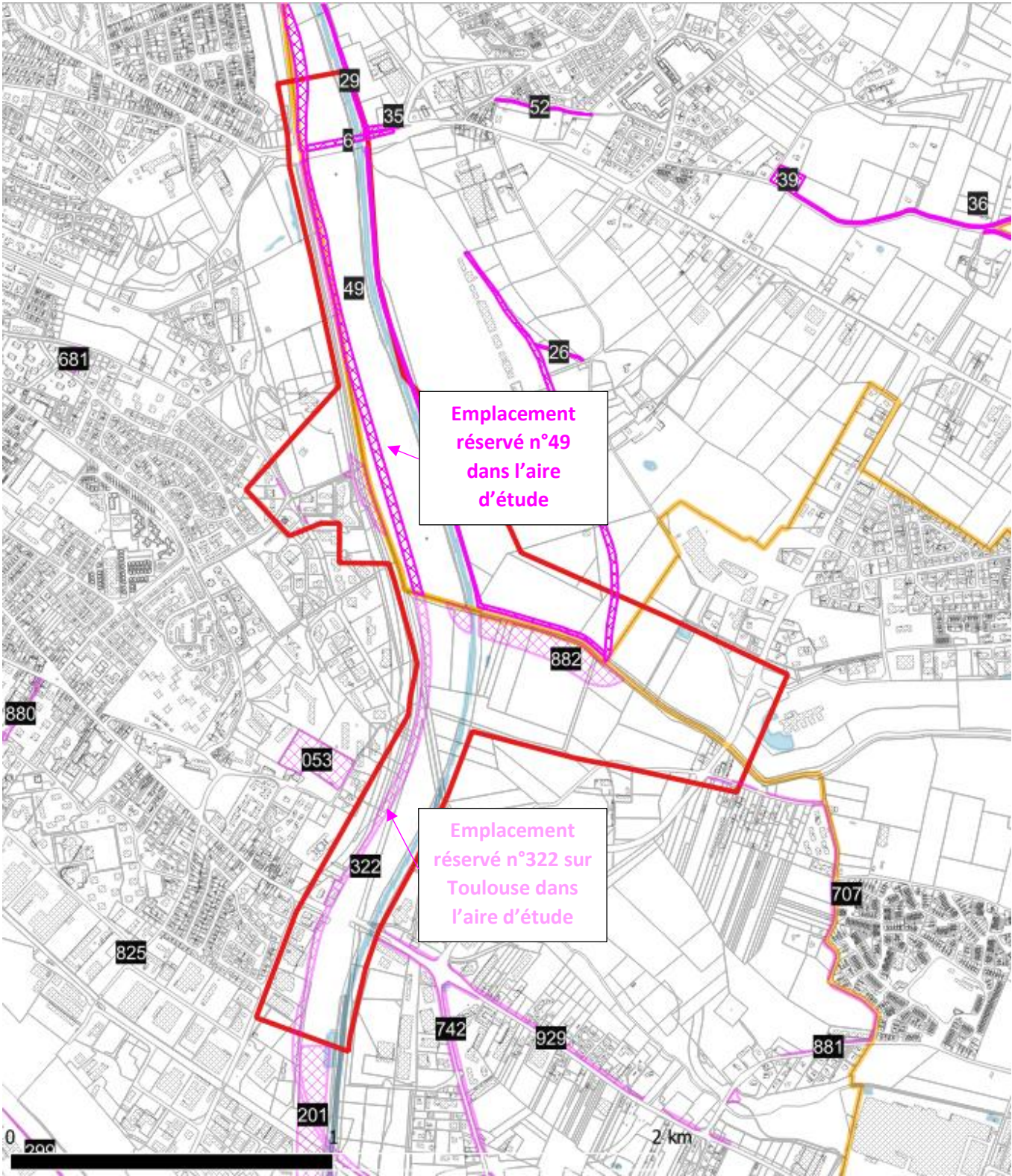
Les Documents Graphiques du Règlement ne permettent pas la réalisation du projet Jonction Est (ER 49). Le projet tel que présenté dans le présent dossier nécessitera l'évolution u document graphique pour intégrer la modification des dispositions concernées par la mise en compatibilité (emplacements réservés) au niveau du secteur de la Jonction Est.

E.1.4.3. Liste des Emplacements réservés (Pièce 4c)

Le projet prévoit la modification d’un emplacement réservé :

- un emplacement réservé (n°49) dédié à SNCF Réseau pour la création d’un nouvel axe ferroviaire à l’est de Toulouse le long du périphérique permettant de relier les axes nord et est du territoire toulousain. Cet emplacement réservé se prolonge sur la commune de Toulouse voisine (ER n°322).

En lien avec la modification du Document Graphique du Règlement, la liste des Emplacements Réservés devra être mise à jour.



MECDU PLU BALMA - Figure 1 : Localisation de l’emplacement réservé n°49

E.1.5. Incidence du projet sur les annexes (Pièces 5)

E.1.5.1. Servitudes d'Utilités Publiques (5a) – SUP La zone d'étude est concernée par trois servitudes inscrites au PLU de Balma :

- PT2 : Servitudes de protection contre les obstacles ;
- PT3 : Servitudes relatives aux installations de communications ;
- A4 : Servitude de passage des engins mécaniques.
- PM1 : Servitude relative au plan de prévention des risques naturels prévisibles.

Dans le cadre de la réalisation du projet et des études techniques et environnementales associées, des mesures seront prises :

- mesures de prévention des risques et nuisances : prise en compte du bruit existant (voies bruyantes) et de l'aléa inondation dans la conception du projet (une étude hydraulique a été réalisée en parallèle de l'AVP) ;
- mesures conservatoires : dévoiement de réseaux si nécessaire.

Le projet tient compte de l'existence des servitudes et elles ne compromettent pas l'opération.

Sur la commune de Balma le périmètre d'étude se situe sur les zones suivantes du PPR Hers Mort aval :

- Zone Jaune : Aléa faible à modéré hors centre urbain – secteur diffus ou non urbanisé ;
- Zone Bleue : aléa faible à modéré en zone urbanisée ;
- Zone Grise hachurée : Zone de crue historique.

L'ensemble du projet respecte ces servitudes et leurs prescriptions.

Aucune évolution de ces pièces n'est à prévoir dans le cadre de la présente procédure de mise en compatibilité du PLU.

E.1.5.2. autres annexes

Le projet se réfèrera aux annexes sanitaires. Par ailleurs le projet est compatible avec les servitudes liées au bruit des infrastructures ainsi qu'au PEB.

Il n'y a pas d'évolution prévue de ces pièces dans le cadre de ce projet

E.1.6. Incidences du projet sur les documents d'information (Pièces 6)

Il n'y a pas d'évolution prévue de ces pièces dans le cadre de ce projet

E.2. Modifications apportées au PLU de Toulouse Métropole, commune de Balma

Pour rendre possible la réalisation du projet tel que présenté dans le présent dossier, et compte tenu de l'analyse ci-dessus, la mise en compatibilité se traduira principalement par les évolutions suivantes :

- ⇒ La modification du Rapport de présentation :
 - Par la présente notice présentant et justifiant les modifications apportées au PLU de Balma dans le cadre de la MECDU
- ⇒ La modification des pièces réglementaires :
 - Décalage de l'emplacement Réserve n°49 (SNCF Réseau) pour permettre son usage ultérieur si besoin. **Modification des pièces graphiques et des listes correspondantes.** A noter cet emplacement réservé est en continuité de l'ER n°322 présent sur la commune de Toulouse, qui est modifié en conséquence (cf. mise en compatibilité PLU Toulouse).

Ci-contre est présenté le bordereau des pièces du PLU de Toulouse Métropole, commune de Balma dans lequel les pièces modifiées sont mises en évidence en rouge.

PLU DE LA COMMUNE DE BALMA BORDEREAU DES PIÈCES

0 – Documents relatifs à la procédure

1 – PADD

2 – Orientations d'aménagement

3 – Rapport de présentation

4 – Règlement

- 4-a - Document écrit
- 4-b - Document graphique au 1/5000^{ème}
- 4-c - Liste des emplacements réservés

5 – Annexes

- 5-a - Servitudes d'utilité publique
- 5-b - Annexes sanitaires
 - 5-b-1 - Réseau eaux usées
 - 5-b-2 - Réseau eaux pluviales
 - 5-b-3 - Réseau d'assainissement
 - 5-b-4 - Réseau eau potable
 - 5-b-5 - Notice des déchets urbains
- 5-c - Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome Toulouse-Lasbordes
- 5-d - Voies bruyantes
- 5-e - Prise en compte du risque inondation
 - Cartographie Informatrice des Zones Inondables de Midi-Pyrénées
 - Extrait étude hydraulique 1997
- 5-f - Périmètre sur lequel est instauré le DPU
- 5-g - Liste des lotissements concernés par le maintien des règles

6 – Documents d'information

- 6-a - Réseau piétons et cyclable
- 6-b - Etude amendement Dupont L 111-1-4
- 6-c - Circulaire relative aux antennes relais de radiotéléphonie
- 6-d - Arrêtés divers (Plomb, Termites, Amiante)
- 6-e - Prise en compte des risques sécheresse
- 6-f - Liste des sites archéologiques
- 6-g - Consultation du schéma directeur(SDAT)
- 6-h - Liste des ZAC
- 6-i - Liste des ZAD
- 6-j - Règlement publicité
- 6-k - Charte de l'environnement de l'aérodrome Toulouse-Lasbordes
- 6-l - Charte communale relative aux antennes relais de téléphonie mobile
- 6-m - Plan Lumière de la Ville de Balma

MECDU PLU BALMA - Figure 2 : Bordereau des pièces du PLU modifié

E.2.1. Les évolutions apportées aux pièces réglementaires

E.2.1.1. Evolution du document graphique du règlement (pièce 4B)

E.2.1.1.1 Modification des emplacements réservés

⇒ Modification de l’emplacement réservé n°49

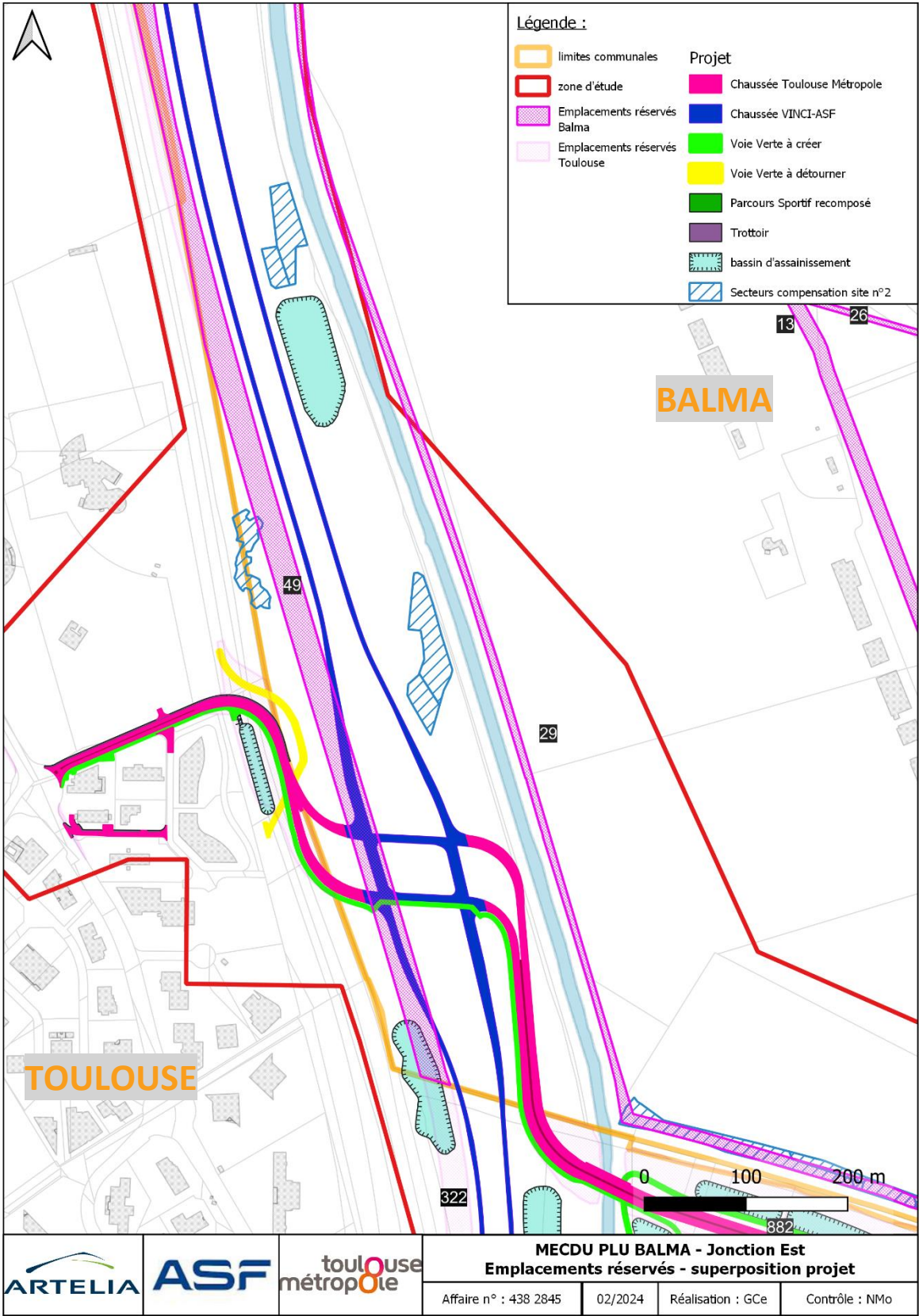
Actuellement il existe un emplacement réservé (n°49) dédié à SNCF Réseau pour la création d’un nouvel axe ferroviaire au sud-ouest de Balma le long du périphérique permettant de relier les axes nord et est du territoire toulousain. Cet emplacement réservé se prolonge sur la commune de Toulouse voisine (ER n°322).

Dans le cadre des études de conception du projet de Jonction Est, la possibilité de construction d’une voie ferrée en cohérence avec l’échangeur a été étudiée et discutée avec la SNCF.

Il a ainsi été montré qu’il était possible que la voie traverse en passage sous-ouvrage d’art les 2 bretelles ouest.

Cependant, cette solution nécessite un déplacement léger de cet ouvrage vers l’ouest (car aujourd’hui quasiment collé au périphérique) et donc de l’emplacement réservé, celui-ci se trouvant actuellement superposé (sur sa partie de Balma) avec le projet d’échangeur de la Jonction Est.

La carte ci-contre superpose le projet à cet ER, ce qui montre l’incompatibilité actuelle .

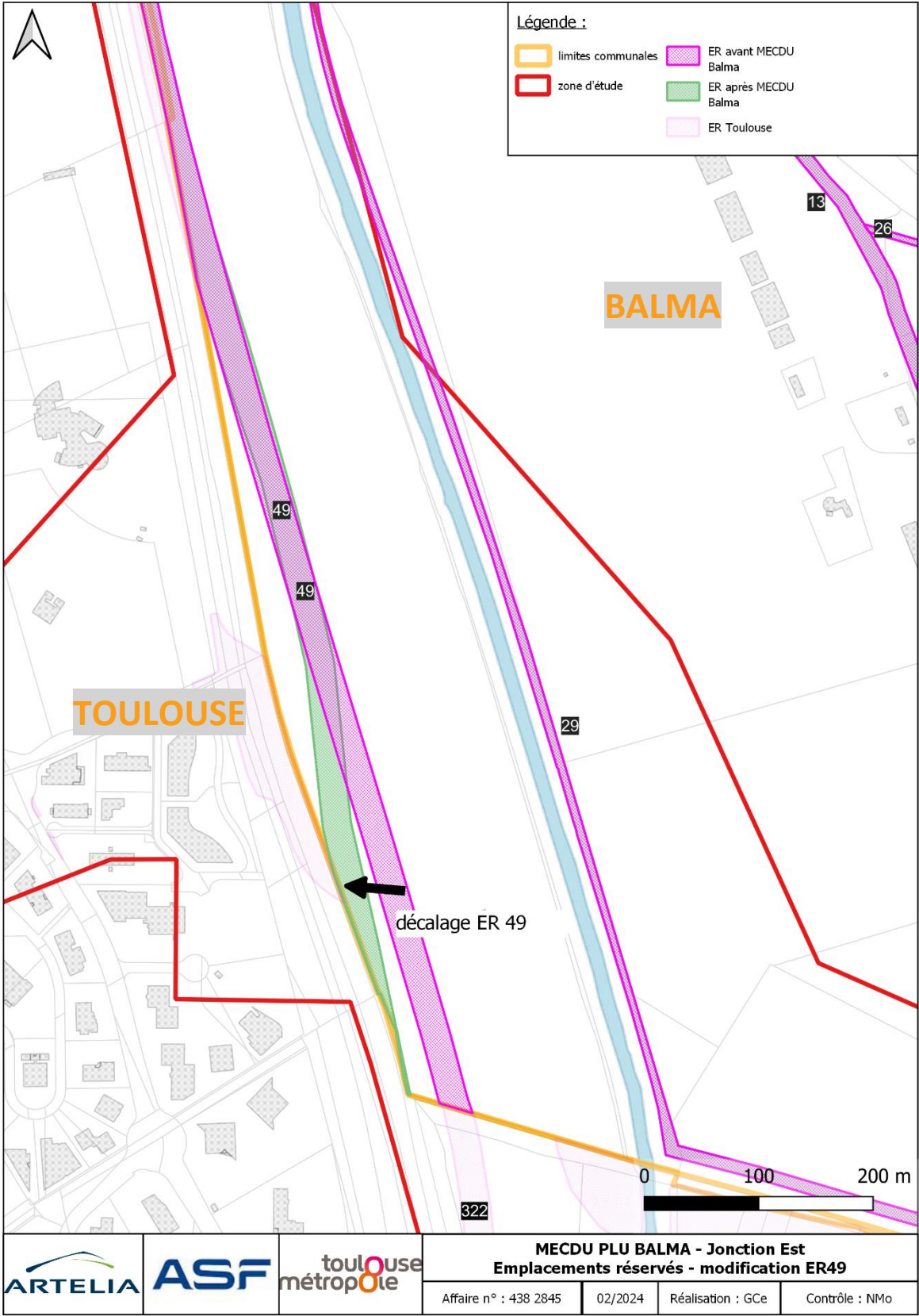


MECDU PLU BALMA - Figure 3 :Superposition du projet avec les emplacements réservés dédiés à la SNCF.

Il est donc proposé d’adapter les emplacements réservés dédiés à la SNCF sur les communes de Balma et de Toulouse afin de prévoir un nouvel itinéraire compatible avec les délaissés du projet Jonction Est, les passages sous bretelles et les annexes au projet (bassins de rétention, dévoiement de voies vertes).

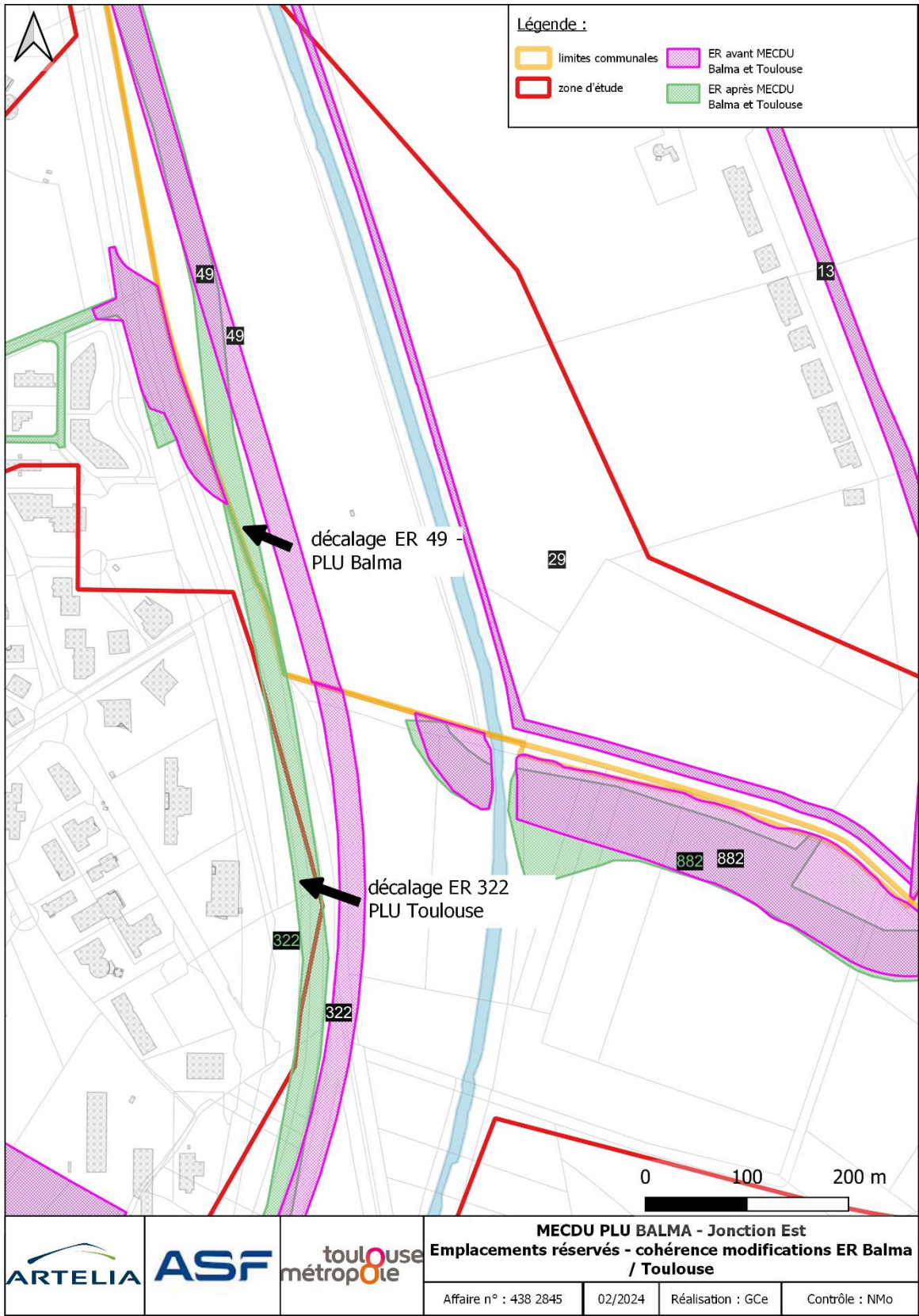
Par ailleurs au regard des proposition de site de compensation le long de l’Hers et du périphérique dans ces secteurs, l’ajustement de l’ER est aussi réalisé en fonction de ces éléments.

La carte ci-dessous montre le déplacement de l’ER 49 (et de l’ER 322 sur la commune de Toulouse).



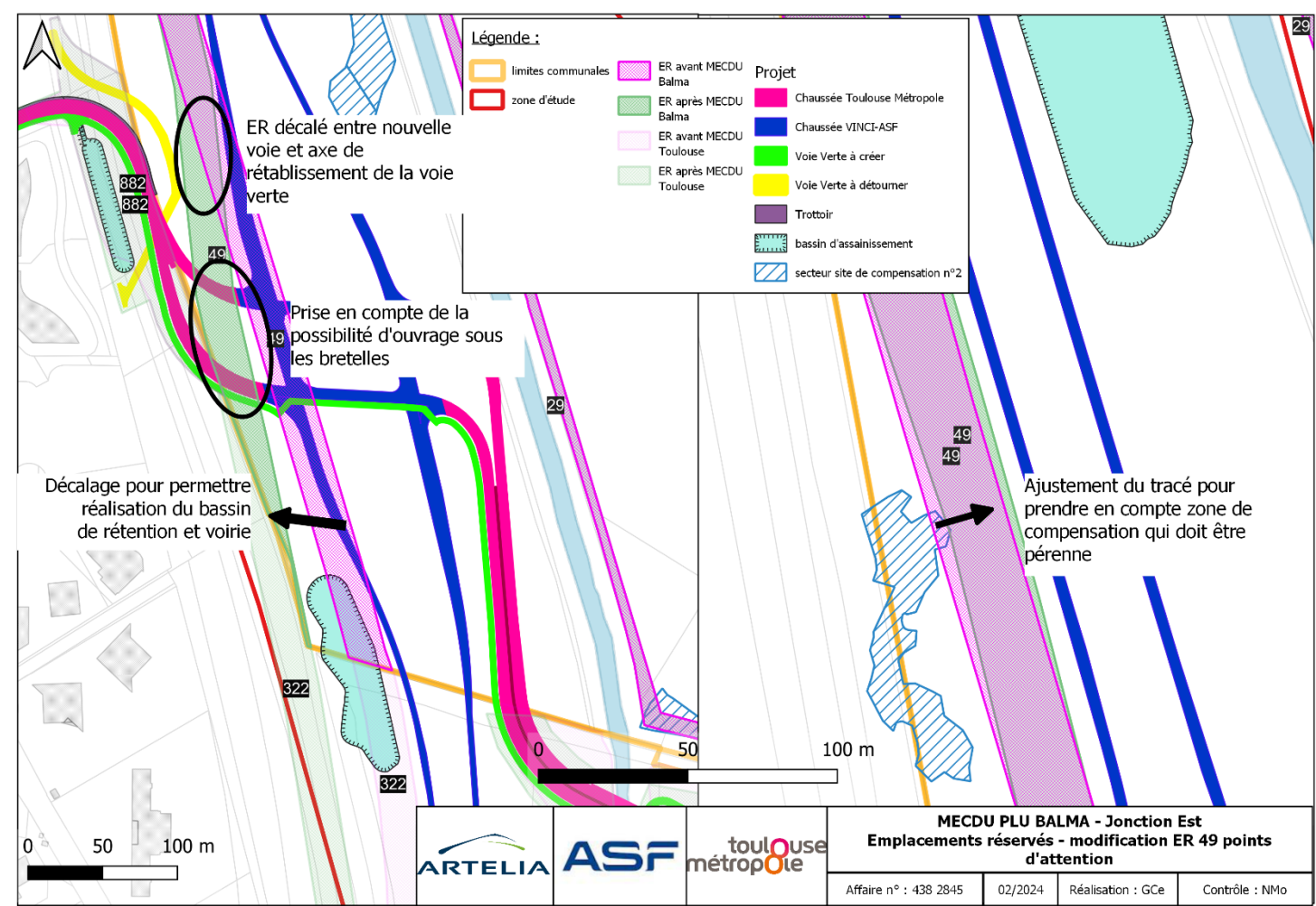
MECDU PLU BALMA - Figure 4 : Proposition de déplacement de l’ER 49 sur la commune de Balma

A noter que ce décalage est aussi réalisé sur la commune de Balma pour une bonne cohérence de tous les projets, une MECDU du PLU de Balma est présenté dans ce présent volume 4.



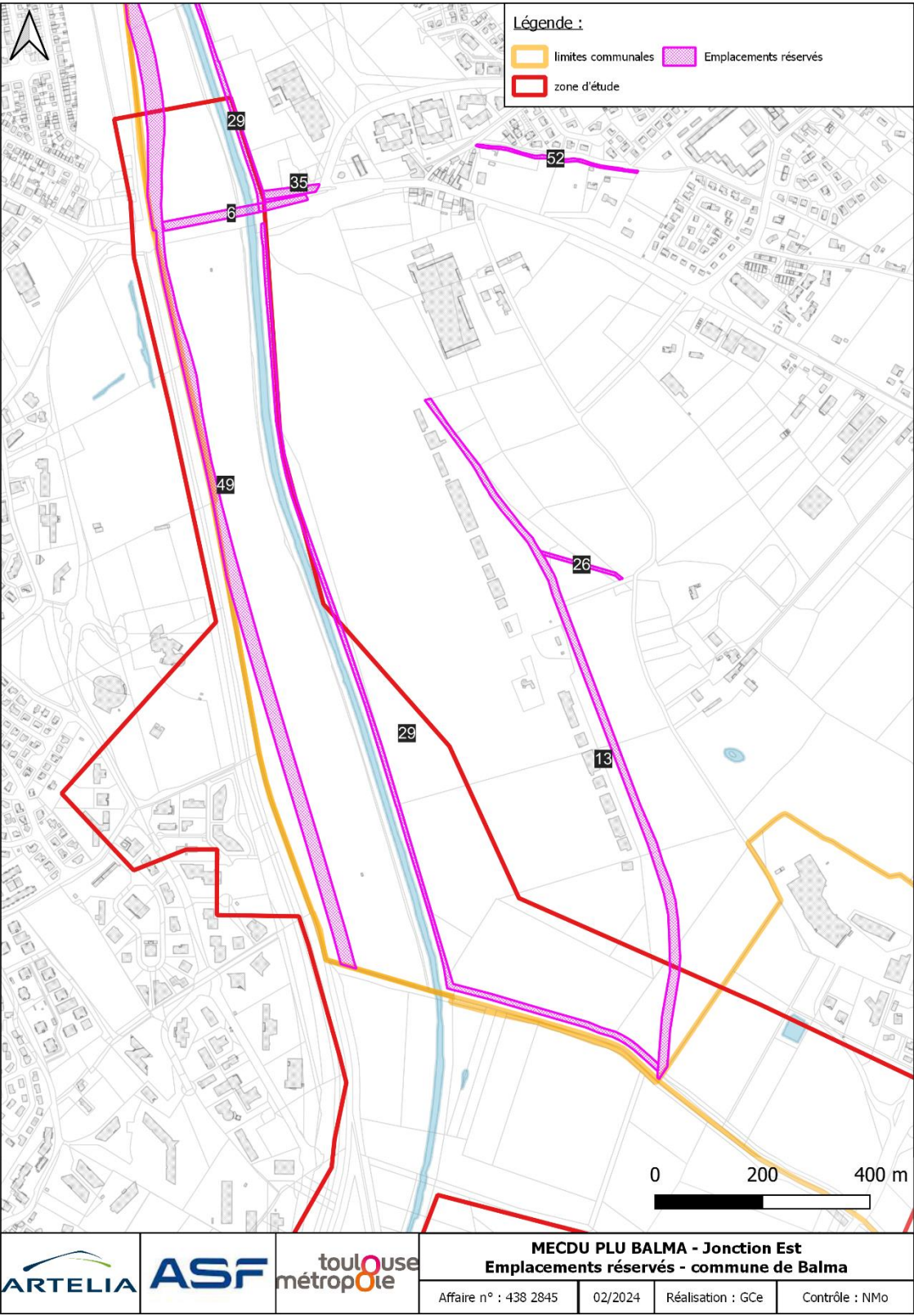
MECDU PLU BALMA - Figure 5 : cohérence des modifications dans les PLU de Toulouse et Balma

Les zooms ci-après localisent les points d'attention spécifiques pour la relocalisation des ER 322 (commune de Toulouse) et 49 (commune de Balma)

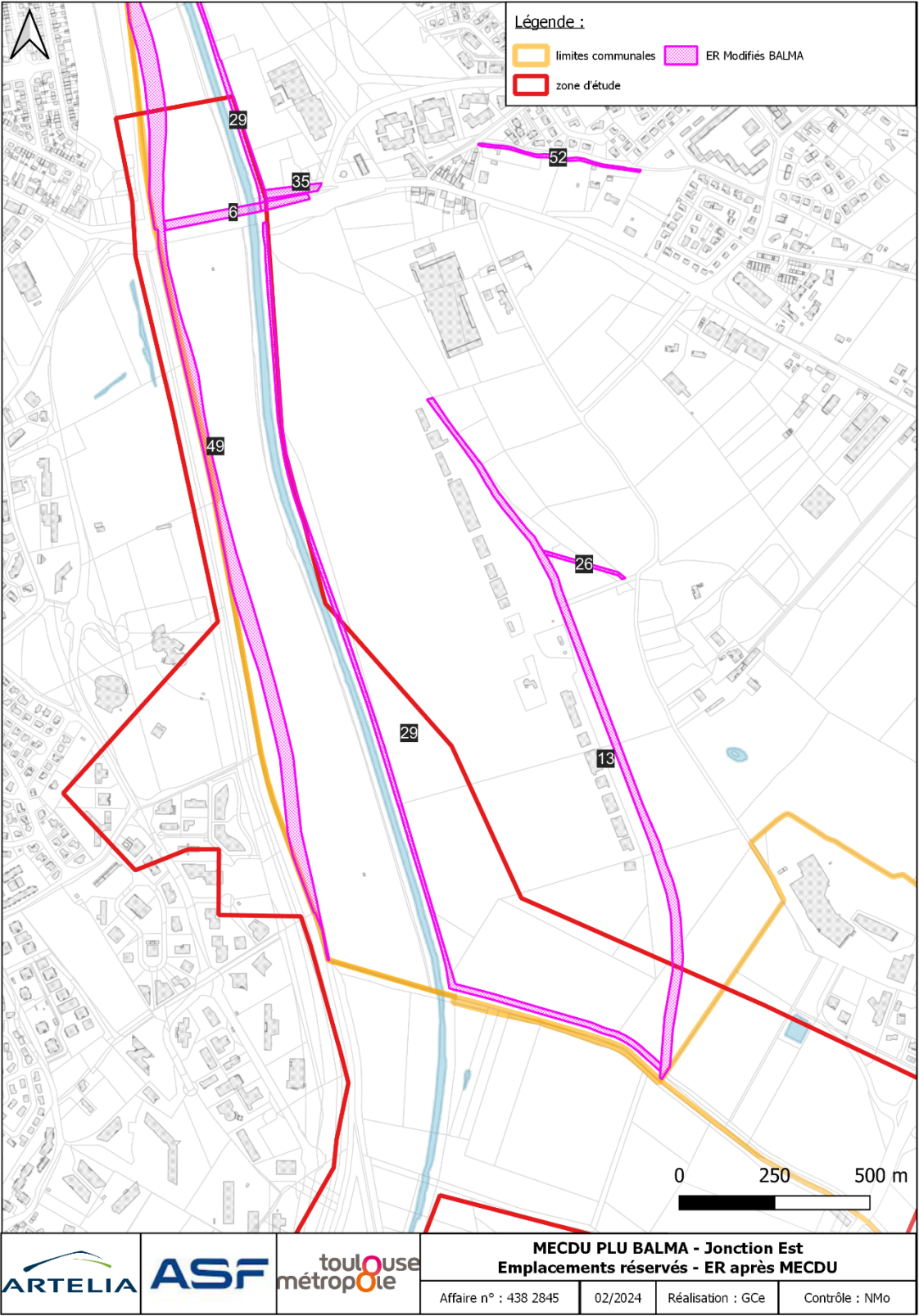


MECDU PLU BALMA - Figure 6 : Points d'attentions pour l'ajustement de l'emplacement réservé

La modification de cet ER permet ainsi à la fois la réalisation du projet de Jonction tout en conservant les secteurs dédiés à SNCF Réseau pour une future voie ferrée.



MECDU PLU BALMA - Figure 7 : Emplacements réservés avant MECDU – commune de Balma



MECDU PLU BALMA - Figure 8 : Emplacements réservés après MECDU – commune de Balma

E.2.1.2. Modification de la liste des emplacements réservés (Pièce 4C)

Au regard de la modification de l’ER n°49, la ligne du tableau de la pièce 4C est ainsi modifiée (modification de surface) :

MECDU PLU BALMA - Figure 9 : Liste des ER avant MECDU

Liste des Emplacements Réservés (ER)

II – Ouvrages publics

Opération	Désignation	Bénéficiaire	Superficie en m²
49	S.N.C.F. Hers / Aerodrome	S.N.C.F.	43 250m2

MECDU PLU BALMA - Figure 10 : Liste des ER après MECDU

Liste des Emplacements Réservés (ER)

II – Ouvrages publics

Opération	Désignation	Bénéficiaire	Superficie en m²
49	S.N.C.F. Hers / Aerodrome	S.N.C.F.	39 950m²



F. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE TOULOUSE METROPOLE, COMMUNE DE QUINT FONSEGRIVES AVEC LE PROJET

F.1. Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de Toulouse Métropole, commune de Quint-Fonsegrives

La présente notice de mise en compatibilité du PLU constitue un addendum au rapport de présentation afin d'expliquer les choix retenus dans le cadre du projet Jonction Est. Pour les pièces avant/après du dossier, elles sont présentées dans le cadre du second chapitre de cette notice avec les justificatifs des différentes modifications.

F.1.1. Incidences du projet sur le rapport de présentation (pièce 2)

La présente notice constitue un addendum au rapport de présentation pour expliquer les raisons des modifications apporter dans le dossier de PLU de Toulouse Métropole Commune de Quint-Fonsegrives, notamment la modification de l'ER 6. Le projet ne remet pas en cause le rapport de présentation du PLU de Quint-Fonsegrives.

F.1.2. Incidences du projet sur le PADD (Pièce 3)

Les orientations d'aménagement permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs qui vont connaître un développement, en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Les opérations de construction et d'aménagement décidées dans ces secteurs devront être compatibles avec les orientations d'aménagement, c'est-à-dire qu'elles doivent les respecter dans l'esprit.

Les orientations d'aménagements concernent certains secteurs spécifiques ou elles sont thématiques comme par exemple l'aménagement des espaces publics toulousains. Les orientations du PADD à l'échelle de la commune de Quint-Fonsegrives sont les suivantes :

Orientation I : Vers un développement ... maîtrise dans le temps et l'espace

1. Privilégier à court terme un développement urbain cohérent et maîtrisé sur le territoire en continuité avec ce qui est déjà engagé

(projet non concerné)

2. Mener une réflexion prospective pour organiser le développement urbain futur de la commune .

2 secteurs sont envisagés (Gamasse et Saint Jory/La Ginestière). Ces projets doivent s'inscrire dans les projets le contexte territorial :

- grands projets en matière d'infrastructures, desserte en transports collectif ;
 - sensibilité paysagère et des espaces naturels ;
 - développement cohérent avec l'urbain existant ;
 - en matière d'habitat, mixité et diversité de l'offre de logements
 - création d'équipements afin d'accompagner la croissance urbaine.
- ⇒ La Jonction Est fait partie intégrante des projets identifiés dans le cadre du PADD de Quint-Fonsegrives.

Orientation II : Vers un développement ... harmonieux et qualitatif

1. Maintenir l'équilibre entre les espaces naturels, agricoles et urbains
(projet non concerné)
2. Permettre une évolution qualitative de l'habitat ancien
(Projet non concerné)
3. Encourager l'accueil d'activités à forte valeur ajoutée
[Projet non concerné]
4. Organiser le développement urbain en cohérence avec le développement des infrastructures
[Projet non concerné]
 - ⇒ La création d'une future voie permettant une meilleure irrigation du secteur Est de l'agglomération est actuellement à l'étude, plusieurs scénarios de réalisation de la « Jonction Est » étant envisagés. Sans connaître encore les conclusions de cette étude, mais dans l'objectif d'inscrire son développement dans une logique de cohérence avec les hypothèses d'organisation future des déplacements à l'échelle sectorielle, la commune souhaite d'ores et déjà inscrire au PLU les variantes de tracés en cours d'étude. Le schéma d'aménagement proposé prend en compte ces différentes hypothèses. ;
 - ⇒ Dans le Cadre du PADD, l'ensemble des aménagements, y compris la déviation sud du bourg avait été pris en compte. A noter que cette section ne fait aujourd'hui plus l'objet d'étude.
 - ⇒ Le développement des activités (sur éco-parc 2) devra s'effectuer en cohérence avec la liaison future vers la rocade Est
5. Privilégier une maîtrise de la composition urbaine pour les futures opérations d'habitat
[Projet non concerné]

Orientation III : Vers un développement ... accessible à tous

1. Favoriser le renforcement des pôles d'équipements
[Projet non concerné]
2. Renforcer l'articulation entre les différents quartiers et pôles de la commune
[Projet non concerné]
3. Développer l'accessibilité à l'offre de service
 - ⇒ Le projet va permettre de desservir les nouveaux pôles stratégiques de l'Est toulousain. La Jonction Est participe au maillage du réseau de la métropole toulousaine, elle permet d'améliorer l'accessibilité du centre-ville toulousain pour les communes à l'est du périurbain, et elle va permettre de desservir les nouveaux quartiers dynamiques qui se développent à l'est. La Jonction Est va permettre de conforter l'accessibilité routière de la métropole ou 60% des déplacements se font encore en voiture. Le projet va permettre de desservir les nouveaux pôles stratégiques de l'Est toulousain. La Jonction Est participe à la structuration du réseau de la métropole et à la maîtrise de l'usage de la voiture.
4. Promouvoir une diversité de l'offre d'habitat
[Projet non concerné]

Orientation IV : Vers un développement ... respectueux de l'identité communale

1. Valoriser les grandes continuité paysagères et naturelles.

- ⇒ *Le projet a intégré, dans sa conception la préservation des corridors identifiés sur la zone d'étude, par la mise en place d'ouvrage d'art permettant leur maintien. Le projet a subi des adaptations afin d'éviter les milieux les plus sensibles : espaces boisées, berges de la Saune et de l'Hers. Les secteurs à enjeux fort seront mis en défend afin d'être protégés pendant les travaux (stations de Trèfles écailleux). Des barrières amphibiens seront mises en place.*
- ⇒ *Par ailleurs le projet prend en compte le risque inondation dès sa conception.*

2. Renforcer la fonction de centralité de Fonsegrives

[Projet non concerné]

3. Préserver la qualité paysagère du hameau de Quint

[Projet non concerné]

4. Valoriser le patrimoine de la commune

[Projet non concerné]

Par conséquent, le projet est compatible avec les orientations d'aménagement du PLU de Quint Fonsegrives et du PADD associé.

F.1.3. Incidences sur les OAP (pièce4)

Le projet de la Jonction Est n'a pas d'incidence sur les OAP de la commune de Quint Fonsegrives.

Ainsi, le projet est compatible avec les OAP.

F.1.4. Incidences du projet sur les pièces réglementaires (Pièces 5)

F.1.4.1. Règlement écrit (pièce 5a)

La zone d'étude s'inscrit en zone N - Naturelle du PLU de Quint Fonsegrives.

Les dispositions générales indiquent : *Les constructions à usage d'équipement public ou d'intérêt collectif et les ouvrages publics d'infrastructure pourront faire l'objet d'adaptations au présent règlement compte tenu de leurs impératifs techniques ou fonctionnels spécifiques.*

Les règles du PPRi s'appliquent à tout projet

Le règlement de la zone N précise dans son article N3 – Accès et voirie :

2 - Voirie nouvelle : l'ouverture de voies nouvelles est soumise aux conditions minimales suivantes si la voie remplit d'autres rôles que la desserte directe d'habitations (voie structurante) :

- *plate-forme : 10 mètres.*
- *largeur de la chaussée : 6 mètres*

3 - Pistes cyclables et chemins piétonniers

L'ouverture de pistes cyclables et de chemins piétonniers pourra être exigée notamment pour desservir les équipements publics, pour renforcer les liaisons inter quartiers ainsi que pour en assurer la continuité sur le territoire communal.

Aucune autre spécification n'est attendue pour un projet de voirie.

Ainsi, le projet est compatible avec les règlements des zonages du PLU de Balma

F.1.4.2. Document graphique du Règlement (pièce 5b)

La zone de projet recoupe essentiellement des zones N « Naturelles »

Le périmètre de projet intercepte directement l'emplacement réservé n°6 (dédié au projet de Jonction Est).

Les Documents Graphiques du Règlement permettent la réalisation du projet Jonction Est (ER 6. Cependant le maître d'ouvrage souhaite adapter l'Emplacement réservé pour se rapprocher des emprises nécessaires au projet. Le projet tel que présenté dans le présent dossier nécessitera l'évolution du document graphique pour intégrer la modification des dispositions concernées par la mise en compatibilité (emplacements réservés) au niveau du secteur de la Jonction Est.

F.1.4.3. Liste des Emplacements réservés (Pièce 5c)

Le projet prévoit la modification d'un emplacement réservé.

En lien avec la modification du Document Graphique du Règlement, la liste des Emplacements Réservés devra être mise à jour.

F.1.5. Incidence du projet sur les annexes (Pièces 6)

F.1.5.1. Servitudes d'Utilités Publiques – SUP (pièces 6a)

La zone d'étude est concernée par trois servitudes inscrites au PLU de Quint Fonsegrives :

- A4 : Servitude de passage des engins mécaniques.
- T5 -Servitude aéronautique de dégagement : T5(4) soumis au décret du 7 décembre 1984 modifié le 15 mai 1996 et géré par Service National d'Ingénierie Aéroportuaire – SNIA,
- PM1 : Servitude relative au plan de prévention des risques naturels prévisibles.

Dans le cadre de la réalisation du projet et des études techniques et environnementales associées, des mesures seront prises :

- mesures de prévention des risques et nuisances : prise en compte du bruit existant (voies bruyantes) et de l'aléa inondation dans la conception du projet (une étude hydraulique a été réalisée en parallèle de l'AVP) ;
- mesures conservatoires : dévoiement de réseaux si nécessaire.

Le projet tient compte de l'existence des servitudes et elles ne compromettent pas l'opération.

Sur la commune de Quint Fonsegrives le périmètre d'étude se situe sur les zones suivantes du PPR Saune, Marcaissonne et Seillonne :

- Zone Rouge : zone dite non urbanisée – aléa fort ;
- Zone Jaune : zone dite non urbanisée Aléa moyen ç fable et remblai hors d'eau en zone inondable ;

L'ensemble du projet respecte ces servitudes et leurs prescriptions.

Aucune évolution de ces pièces n'est à prévoir dans le cadre de la présente procédure de mise en compatibilité du PLU.

F.1.5.2. autres annexes

Le projet se réfèrera aux annexes sanitaires. Par ailleurs le projet est compatible avec les servitudes liées au bruit des infrastructures ainsi qu'au PEB.

Enfin aucune modification du zonage n'est prévue, donc il n'y a pas d'incidence sur le périmètre de préemption urbaine.

Il n'y a pas d'évolution prévue de ces pièces dans le cadre de ce projet

F.1.6. Incidences du projet sur les documents d'information (Pièces 7)

Il n'y a pas d'évolution prévue de ces pièces dans le cadre de ce projet

F.2. Modifications apportées au PLU de Toulouse Métropole, commune de Quint-Fonsegrives

Pour rendre possible la réalisation du projet tel que présenté dans le présent dossier, et compte tenu de l'analyse ci-dessus, la mise en compatibilité se traduira principalement par les évolutions suivantes :

- ⇒ La modification du **Rapport de présentation** :
 - Par la présente notice présentant et justifiant les modifications apportées au PLU de Balma dans le cadre de la MECDU
 - ⇒ La modification des pièces réglementaires :
 - Ajustement de l’emplacement réservé n°6 dédié à la Jonction Est pour coller au plus près aux emprises nécessaires même si dans ce secteur la collectivité dispose de la maîtrise foncière.
- Modification des pièces graphiques et des listes correspondantes**

Ci-contre est présenté le bordereau des pièces du PLU de Toulouse Métropole, commune de Balma dans lequel les pièces modifiées sont mises en évidence en rouge.

PLU DE LA COMMUNE DE QUINT-FONSEGRIVES

5^{ème} REVISION

approuvée par DCM du 22 octobre 2007

BORDEREAU DES PIECES

1 – Documents relatifs à la procédure

2 – Rapport de présentation

3 – Projet d’Aménagement et de Développement Durable

4 – Orientation d’Aménagement

5 – Règlement

5-a – Règlement écrit

5-b – Document graphique

5-c – Liste des emplacements réservés

6 – Annexes

6-a – Servitudes d’utilité publique

→ Plan des servitudes d’utilité publique

→ Tableau des servitudes d’utilité publique

6-b – Annexes sanitaires

6-b-1 – Réseau eaux usées

→ Notice eaux usées

→ Plan eaux usées

→ Carte d’aptitude des sols à l’assainissement autonome

6-b-2 – Réseau eaux pluviales

→ Notice eaux pluviales

→ Plan eaux pluviales

6-b-3 – Réseau eau potable

→ Notice eau potable

→ Plan de distribution d’eau potable

6-b-4 – Notice des déchets urbains

6-c – Plan d’Exposition au Bruit (PEB) de l’aérodrome de Toulouse-Lasbordes

6-d – Prise en compte du risque d’inondation de la Saune

→ Carte informative des zones inondables affinées (CIZI – DIREN)

6-e – Plan de Prévention des Risques Naturels prévisibles Sécheresse ; approuvé par arrêté préfectoral du 30 août 2005

6-f – Voies bruyantes

6-g – Périmètre sur lequel est instauré le Droit de Préemption Urbain (DPU)

6-h – Projet d’intégration d’un TCSP sur la RD16

7 – Documents d’information

7-a – Périmètres spécifiques

→ Plan d’Aménagement d’Ensemble (PAE)

→ Zone d’Aménagement Concerté du Centre (ZAC)

→ Zone d’Aménagement Différé (ZAD) du Grand Toulouse

7-b – Charte de qualité de l’environnement de l’aérodrome de Toulouse-Lasbordes

7-c – Règlement communal de publicité

7-d – Consultation du schéma directeur

7-e – Arrêtés préfectoraux : plomb, termites, amiante

7-f – circulaire relative aux antennes relais de radiotéléphonie

7-g – Sites archéologiques et vestiges préhistoriques

7-h – Plan de déplacements urbains (PDU - extrait -)

7-i – Inventaire et diagnostic du patrimoine bâti : « patrimoine des Quint-Fonsegrivois », une étude réalisée par l’école d’architecture de Toulouse

7-j – expertise et inventaire des arbres isolés à conserver au titre de l’article L130.1

8 – Pièces administratives

MECDU PLU Quint-Fonsegrives - Figure 1 : Bordereau des pièces du PLU modifié

F.2.1. Les évolutions apportées aux pièces réglementaires

F.2.1.1. Evolution du document graphique du règlement (pièce 5b)

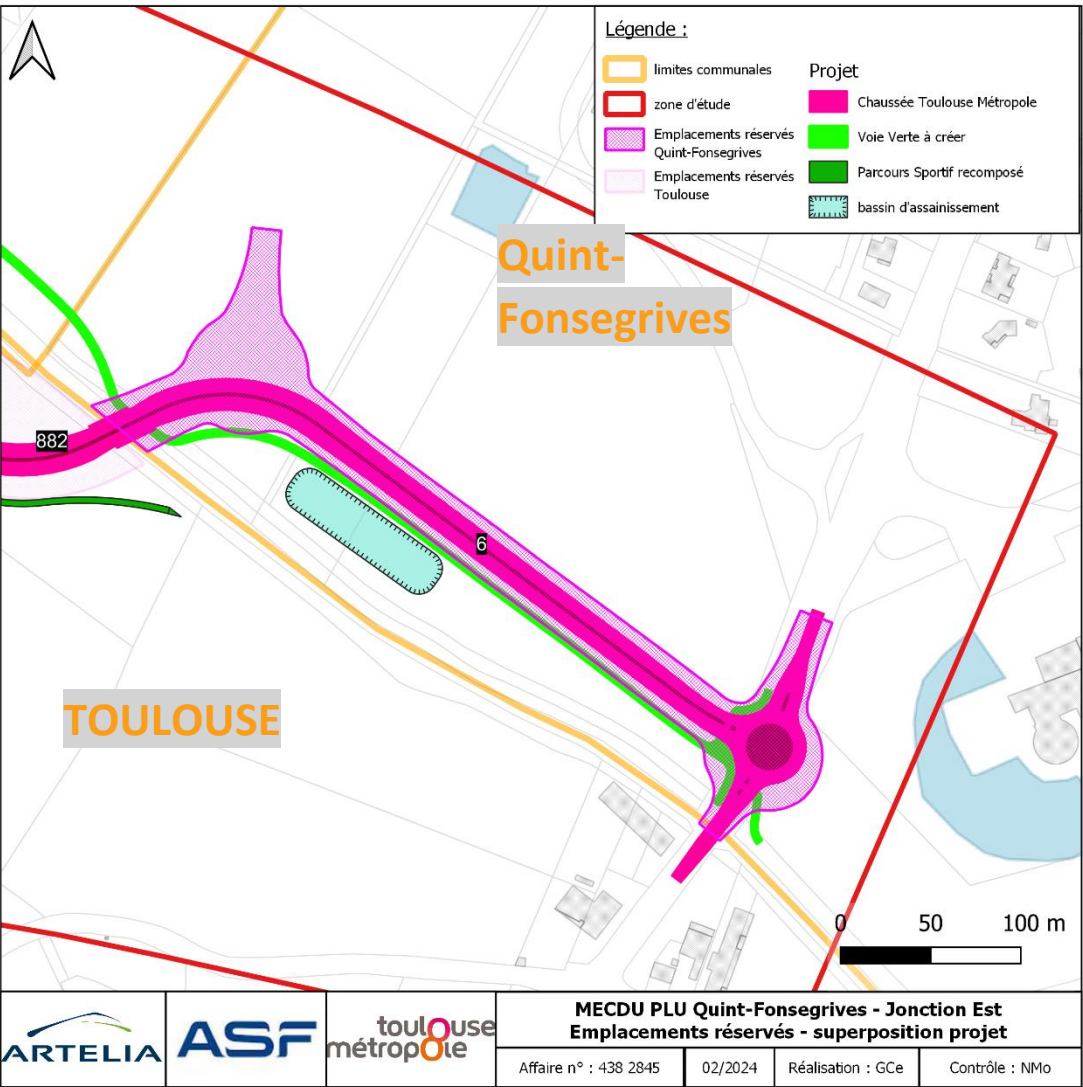
F.2.1.1.1 Modification des emplacements réservés

⇒ Modification de l’emplacement réservé n°6

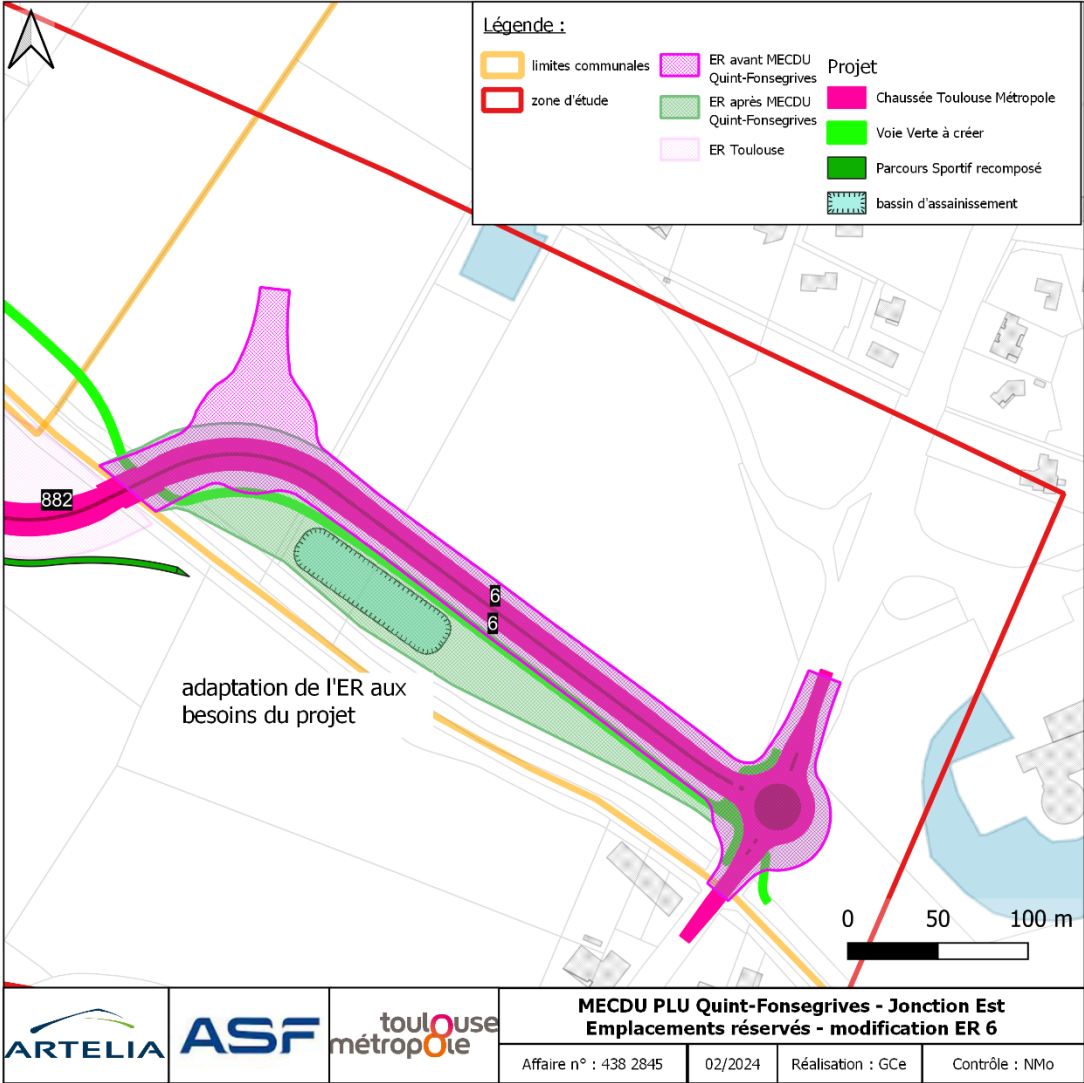
L’ER n°6 concerne directement la réalisation de la jonction est. En effet il a été instauré sur les parcelles de la commune de Quint Fonsegrives pour la réalisation de ce projet.

Dans la perspective de la loi ZAN une optimisation de l’emplacement réservé à la Jonction Est (n°6) a été recherchée pour réduire la consommation foncière induite par le projet d’infrastructure qui se matérialise dans le PLU par l’ER. Cet ajustement permet notamment de supprimer la partie de l’ER dédiée à un giratoire pour la desserte d’une zone d’aménagement future qui était prévue au nord. En effet, pendant plusieurs années ce secteur était grevé d’un périmètre de ZAD (Zone d’aménagement différée) qui a été supprimée au regard des évolutions de contrainte d’urbanisation. La solution de gr a donc été écartée dans les dernières avancées du projet. Le nouvel ER englobe par ailleurs la nouvelle voie verte et les zones d’aménagements nécessaires au bassin de rétention.

A noter que cet exercice a aussi été réalisé sur le PLU de Toulouse qui dispose aussi d’un ER (n°882) pour ce projet.

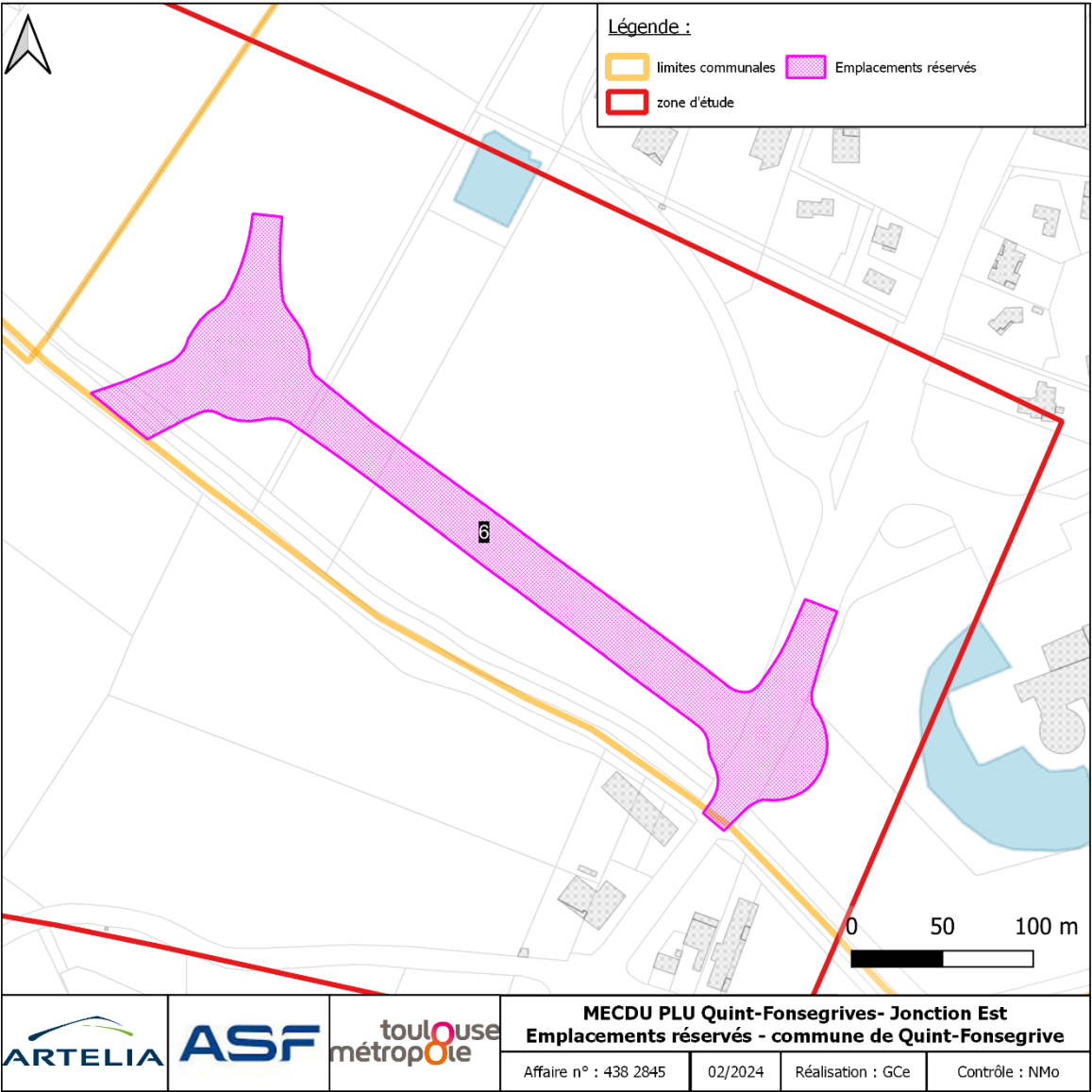


MECDU PLU Quint-Fonsegrives - Figure 2 : Localisation des secteurs affectés par l’ER 6 dédié à la Jonction Est sur la commune de Quint Fonsegrives au regard du projet

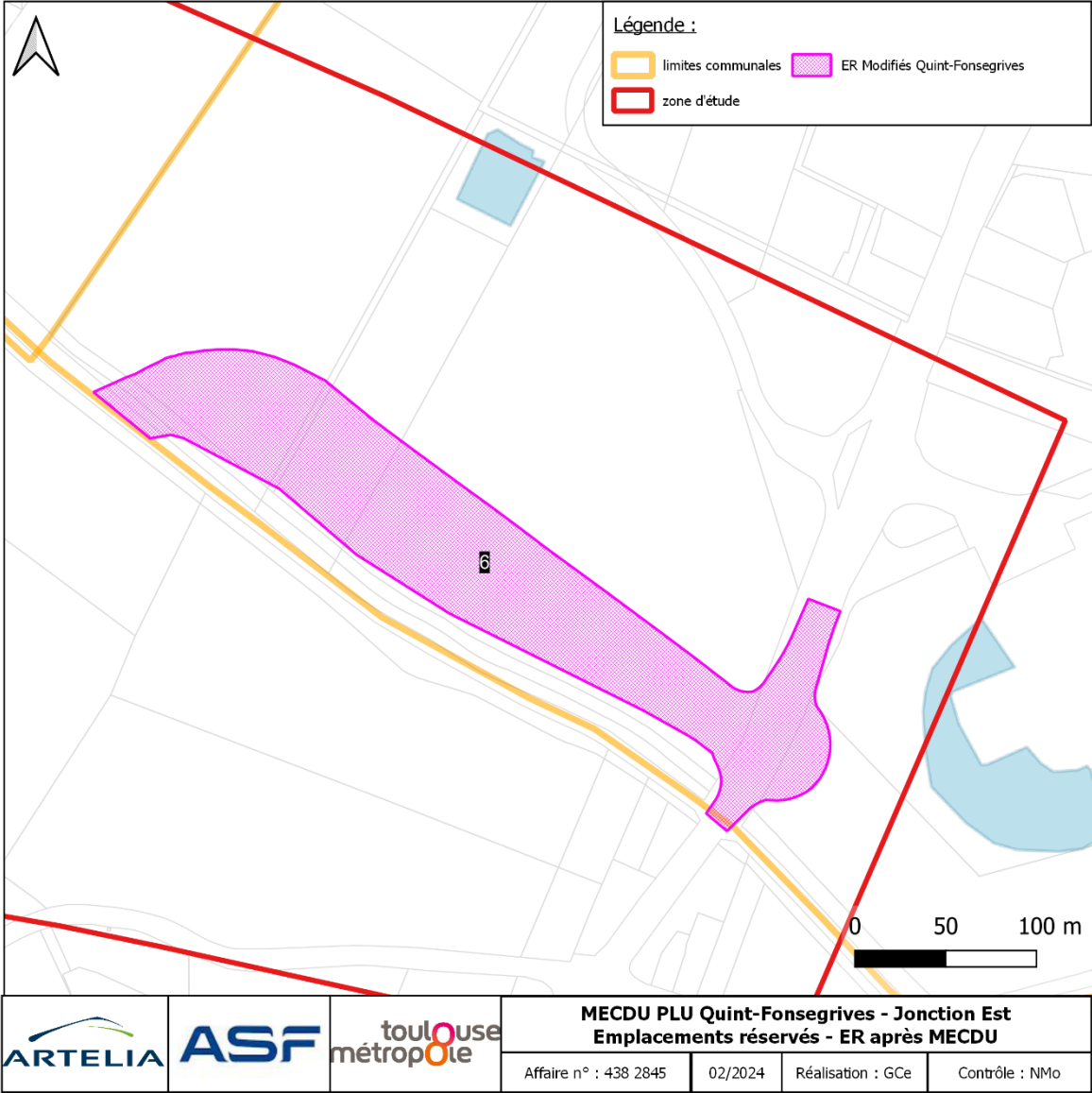


MECDU PLU Quint-Fonsegrives - Figure 3 : Modifications apportées à l'ER 6

L'ajustement de cet ER permettra notamment d'avoir une vision plus proche de la consommation d'ENAF dans le futur document d'urbanisme.



MECDU PLU Quint-Fonsegrives - Figure 4 : Emplacements réservés avant MECDU – commune de Quint-Fonsegrives



MECDU PLU Quint-Fonsegrives - Figure 5 : Emplacements réservés après MECDU – commune de Quint-Fonsegrives

F.2.1.2. Modification de la liste des emplacements réservés (Pièce 5C)

Au regard de la modification de l’ER n°6, la ligne du tableau de la pièce 5C est ainsi modifiée (modification de surface) :

MECDU PLU Quint-Fonsegrives - Figure 6 :Liste des ER avant MECDU

Liste des Emplacements Réservés (ER)

N°	Destination	Bénéficiaire	Superficie
I – VOIES DE COMMUNICATION			
1	Aménagements des abords de la RD 18	TOULOUSE METROPOLE	16 754 m²
6	Réalisation de la Jonction Est	TOULOUSE METROPOLE	18 916 m²
	TOTAL I		35 670 m²
II – RESEAU CYCLABLE ET CHEMINEMENTS PIETONS			
	"[...]"	"[...]"	"[...]"
	TOTAL II		19 049 m²
	TOTAL I + II		54 719 m²

MECDU PLU Quint-Fonsegrives - Figure 7 : Liste des ER après MECDU

Liste des Emplacements Réservés (ER)

N°	Destination	Bénéficiaire	Superficie
I – VOIES DE COMMUNICATION			
1	Aménagements des abords de la RD 18	TOULOUSE METROPOLE	16 754 m²
6	Réalisation de la Jonction Est	TOULOUSE METROPOLE	25 450 m²
	TOTAL I		42 204 m²
II – RESEAU CYCLABLE ET CHEMINEMENTS PIETONS			
	"[...]"	"[...]"	"[...]"
	TOTAL II		19 049 m²
	TOTAL I + II		61 253 m²