

Saint-Orens de Gameville

Direction de la Planification et de l'Urbanisme
Service de la Réglementation Urbaine

Plan Local d'Urbanisme

1ère Révision du PLU
approuvée par DCC du 27/06/2013

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

Saint-Orens de Gameville
www.ville-saint-orens.fr

aua/Toulouse aire urbaine

toulouse métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

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

Sommaire

2.1 - Les orientations générales d'urbanisme et d'aménagement à l'échelle de la Communauté Urbaine Toulouse métropole 3

Rappel des principes fondateurs d'un développement durable 3

Introduction : une métropole attractive, rayonnante et solidaire 4

PARTIE I : UNE METROPOLE RESPONSABLE 5

I.1 répondre aux enjeux d'une croissance durable de la métropole toulousaine 6
I.1.1 privilégier le renouvellement et l'intensification urbaine 6
I.1.2 urbaniser de nouveaux espaces dans la mesure du nécessaire 7
I.1.3 préserver les espaces naturels et agricoles 7
I.1.4 avoir une gestion économe de l'espace 8

I.2 privilégier l'autonomie des bassins de vie et la proximité 9
I.2.1 veiller à un équilibre habitants et emplois, entre territoires pluriels 9
I.2.2 permettre l'accessibilité du territoire au plus grand nombre par des modes alternatifs à l'automobile 9
I.2.3 structurer le territoire autour d'un maillage de centralités, afin de favoriser la proximité et le lien social 11
I.2.4 dynamiser et hiérarchiser la fonction commerciale 12

I.3 permettre des parcours résidentiels pour tous et lutter contre l'exclusion 13
I.3.1 développer une production de logement ambitieuse 13
I.3.2 proposer une offre de logements adaptée, visant à lutter contre les situations d'exclusion 13

PARTIE II : UNE METROPOLE INNOVANTE ET DYNAMIQUE 15

II.1 valoriser l'économie de la connaissance comme enjeu d'avenir 16
II.1.1 faciliter les échanges entre territoires de la connaissance 16
II.1.2 mieux intégrer les lieux des savoirs dans la ville 16
II.1.3 développer les réseaux de télécommunications 17

II.2 optimiser le positionnement de la métropole 18
II.2.1 améliorer l'accessibilité métropolitaine 18
II.2.2 déployer une offre de services de niveau métropolitain 19
II.2.3 développer les infrastructures logistiques 20
II.2.4 développer le tourisme urbain 21

II.3 offrir une diversité de sites d'accueil économique, spécialisés et complémentaires 22
II.3.1 renforcer les territoires d'accueil de la sphère productive 22
II.3.2 développer une économie résidentielle au plus près de la population 22
II.3.3 favoriser la mutation et la requalification des parcs d'activités existants 23
II.3.4 renforcer l'offre de services dans les zones d'activités 23
II.3.5 conforter l'activité agricole 23

PARTIE III : UNE METROPOLE A VIVRE 24

III.1 mettre en oeuvre une trame verte et bleue sur le territoire 25
III.1.1 mettre en valeur le réseau hydrographique et ses espaces 25
III.1.2 protéger et valoriser les espaces nature et leurs continuités 26
III.1.3 développer le maillage vert dans la ville 27

III.2 affirmer un environnement urbain convivial 28
III.2.1 qualifier le paysage urbain 28
III.2.2 valoriser le patrimoine architectural et urbain 28
III.2.3 améliorer la qualité de l'espace public et redéfinir sa place dans le lien social 29
III.2.4 développer un aménagement durable 29
III.2.5 garantir un environnement bâti de qualité 30

III.3 préserver les ressources 32
III.3.1 garantir l'accès de l'eau à tous et préserver la ressource 32
III.3.2 mieux maîtriser l'énergie 32
III.3.3 gérer les déchets dans le respect de l'environnement 33

III.4 assurer la protection et la santé des habitants 34
III.4.1 lutter contre les nuisances sonores et favoriser les zones calmes 34
III.4.2 prévenir et intégrer les risques afin de réduire la vulnérabilité des personnes et des biens 34
III.4.3 améliorer la qualité de l'air par le développement d'une écomobilité.....35

Conclusion : une métropole partagée et solidaire 36

2.2 - Les orientations générales d'urbanisme et d'aménagement à l'échelle de la commune de Saint-Orens 38

PARTIE I - UN DEVELOPPEMENT URBAIN RESPONSABLE..... 38

II.1.1 - répondre aux enjeux d'une croissance durable.....38
I.1.2 - privilégier le renouvellement urbain et l'intensification des zones urbaines existantes 38
I.1.3 - hiérarchiser l'ouverture à l'urbanisation des sites d'extension urbaine identifiés dans le cadre du SCoT (pixels)38
I.1.4 - limiter la consommation foncière pour protéger les espaces agricoles 39

I.2.1 - privilégier l'autonomie des bassins de vie et la proximité.....39
I.2.2 - l'équilibre entre habitat et emploi et la dynamisation / hiérarchisation de la fonction commerciale 39
I.2.3 - la création et le renforcement d'un maillage de centralité.....39
I.2.4 - l'accessibilité du territoire.....39

I.3.1 - Permettre des parcours résidentiels pour tous et lutter contre l'exclusion 40
I.3.2 - répondre aux objectifs du PLH 40
I.3.3 - favoriser l'accueil des jeunes 40
I.3.4 - favoriser la mixité générationnelle 40
I.3.5 - diversifier l'offre en logements 40
I.3.6 - favoriser l'implantation de logements sociaux 40
I.3.7 - réhabiliter les logements vacants.....40

PARTIE II - UNE VILLE INNOVANTE ET DYNAMIQUE 41

II.1.1 - valoriser l'économie de la connaissance comme enjeu d'avenir 41
II.1.2 - prévoir le renforcement des réseaux de télécommunication filaires (cuivre) 41
II.1.3 - créer un nouveau central télécom sur le secteur de Tucard 41
II.1.4 - renforcer à court terme la zone commerciale en réseau numérique 41
II.1.5 - développer les réseaux numériques 41

II.2.1 - optimiser le positionnement de Saint-Orens en tant que centre urbain 41
II.2.2 - permettre l'implantation et l'insertion urbaine d'un Transport en commun en Site Propre sur la RD2 41
II.2.3 - aménager un arrêt TCSP en entrée de ville Ouest 41
II.2.4 - prévoir le contournement routier Nord/Est de Saint-Orens, le contournement de Labège, et l'élargissement de la voie de Partenaïs 41
II.2.5 - maintenir le haut niveau d'équipements publics actuel (sportifs, culturels, sanitaires et sociaux, scolaires…) 41

II.3.1 - offrir une diversité de sites d'accueil économiques spécialisés et complémentaires 41
II.3.2 - maintenir les commerces existants dans la commune 41
II.3.3 - permettre l'accueil de commerces de plus de 500 m² de surface de plancher dans des pôles commerciaux de proximité 41
II.3.4 - conforter la zone majeure d'accueil du commerce de l'entrée Ouest 41
II.3.5 - diversifier les emplois en développant les activités autres que commerciales 42
II.3.6 - conforter l'agriculture péri-urbaine et les exploitations viables 42
II.3.7 - renforcer le pôle équestre 42

PARTIE III - UNE VILLE A VIVRE 43

III.1.1 - mettre en œuvre une trame verte et bleue sur le territoire 43
III.1.2 - mettre en valeur le réseau hydrographiques et ses espaces 43
III.1.3 - protéger et valoriser les espaces de nature et leurs continuités écologiques 43
III.1.4 - développer le maillage vert dans la ville afin de préserver des liaisons vertes et bleues 43

III.2.1 - affirmer un environnement urbain convivial 44
III.2.2 - qualifier le paysage urbain 44
III.2.3 - valoriser le patrimoine architectural et urbain 44
III.2.4 - améliorer la qualité de l'espace public et redéfinir sa place dans le lien social 44
III.2.5 - développer un aménagement urbain durable 44

III.3.1 - préserver les ressources 45
III.3.2 - créer un nouveau réservoir d'eau potable 45
III.3.3 - engager une réflexion sur le développement de la ressource en eau potable après 2020, ... 45
III.3.4 - privilégier la desserte en assainissement collectif des opérations d'extension urbaine 45
III.3.5 - envisager le renforcement et la desserte en réseaux des Vignes et des Carmes 45
III.3.6 - limiter l'imperméabilisation des sols en imposant des contraintes d'infiltration à la parcelle 45
III.3.7 - limiter l'usage de l'eau potable et favoriser une gestion raisonnée des eaux pluviales 45
III.3.8 - prendre en compte la topographie dans les aménagements urbains 45

III.4.1 - assurer la protection et la santé des habitants 45
III.4.2 - prévenir et intégrer les risques afin de réduire la vulnérabilité des personnes et des biens 45
III.4.3 - améliorer la qualité de l'air 45

Direction de la Planification et de l'Urbanisme
Service de la Réglementation Urbaine



Saint-Orens de Gameville

Plan Local d'Urbanisme

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

2.1 - Le volet communautaire du PADD

Orientations générales d'urbanisme et d'aménagement à l'échelle de la Communauté Urbaine Toulouse métropole

Saint-Orens de Gameville
www.ville-saint-orens.fr

aua/Toulouse aire urbaine

toulouse métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

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

Rappel des principes fondateurs

du projet d'aménagement et de développement urbain durables de la Communauté urbaine Toulouse métropole

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) exprime le projet sur lequel la Communauté urbaine Toulouse métropole et les communes qui le composent souhaitent s'engager pour les années à venir. Clef de voûte du PLU, il constitue une articulation, à l'échelle de l'espace communautaire entre le projet de ScoT de la grande agglomération toulousaine, les orientations du Programme Local de l'Habitat de la Communauté urbaine, du Plan des Déplacements Urbains du Syndicat Mixte des Transports et du futur Plan Climat. Il s'inscrit aussi dans le droit fil de la Fabrique urbaine, démarche innovante et continue de projet urbain menée par la Communauté.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables vise à projeter le développement attendu de l'espace communautaire à l'horizon 2020, à mi échéance du ScoT de la grande agglomération toulousaine.

Ce projet est élaboré dans une logique de développement durable en prenant en compte la lutte contre le changement climatique, dont notamment la maîtrise de l'énergie.

En effet, suite au Grenelle de l'Environnement, la Loi portant Engagement National pour l'Environnement adoptée le 12 Juillet 2010 a renforcé le champ d'intervention du PADD, en matière de développement durable notamment.

Ne se limitant plus à définir les orientations générales d'aménagement du territoire communautaire, le PADD doit en sus, conformément à l'article L 123-1-3 du Code de l'Urbanisme :

- définir les orientations en matière d'équipement, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques.
- arrêter les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble du territoire communautaire.
- fixer des objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Le PADD intègre les deux principes fondamentaux introduits par la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (S.R.U.) en 2001, conformément aux articles L 110, L 121-1 du Code de l'Urbanisme :

- **L'équilibre**

- Entre d'une part, le renouvellement urbain, développement urbain et rural, et d'autre part, la préservation des espaces agricoles et forestiers, la protection des espaces naturels et des paysages.
- Au niveau géographique entre emploi, habitat, commerces, services et équipements avec le souci de maîtriser les besoins de déplacements et la circulation automobile. Avec une utilisation économe de l'espace, la préservation de l'environnement dans son acception la plus large (ressources naturelles, sites et paysages, patrimoine bâti, risques et nuisances, etc.).

- **La satisfaction des besoins**

- En matière de logements en répondant aux enjeux de diversité et de mixité sociale dans l'habitat et d'amélioration des performances énergétiques des logements.
- En matière d'activités économiques et de services d'intérêt collectif en favorisant la diversité des fonctions urbaines.

Le PADD a fait l'objet d'un débat au sein du Conseil de Communauté et du Conseil Municipal, et permet de guider le processus d'élaboration du PLU dans son intégralité.

INTRODUCTION

UNE MÉTROPOLE RAYONNANTE, ATTRACTIVE ET SOLIDAIRE

L'agglomération toulousaine se caractérise depuis deux décennies par une croissance démographique importante, parmi les plus élevées de France. Chaque année, l'arrivée de quelques 12 000 nouveaux habitants, majoritairement extérieurs à Midi-Pyrénées, témoigne de son rayonnement et se traduit par un fort excédent migratoire. Parallèlement, l'augmentation annuelle de l'emploi, supérieure à 3 %, constitue un important moteur de croissance. La conjonction de ces deux dynamiques fait de Toulouse une métropole attractive et lui permet de figurer dans la hiérarchie des grandes villes européennes, à un niveau proche de Lyon et Marseille.

La forte représentation des emplois métropolitains supérieurs et l'importance de son pôle universitaire et de recherche - plus de 100 000 étudiants et plus de 200 laboratoires publics ou privés - participent à la qualification de son territoire et à son rayonnement.

Ses 3 pôles de compétitivité, centrés autour de l'aéronautique, du spatial et des systèmes embarqués, du cancer-bio-santé et de l'agriculture, de l'agroalimentaire, l'agro-industrie et des sciences vétérinaires confortent son potentiel d'innovation.

Cependant, Toulouse souffre d'un certain isolement géographique, compensé pour partie par la présence de l'aéroport de Toulouse-Blagnac dont le trafic en augmentation reflète son attractivité. D'autres déficits structurels peuvent être relevés, au regard de ses homologues européennes, notamment la faible représentation des banques internationales et l'accueil en trop petit nombre de manifestations internationales, notamment de congrès.

Par ailleurs, la métropole toulousaine est très appréciée pour sa socialité et sa convivialité. C'est à Toulouse qu'a été initié en 1991 le premier repas de quartier, devenu dorénavant une formule reprise dans toute la France. La richesse de cette ville est humaine, elle repose sur un brassage culturel d'individus issus d'horizons différents, comme une diversité sociale ayant favorisée une expression culturelle variée, et fondant aujourd'hui l'identité du territoire.

L'agglomération offre aussi un environnement particulièrement agréable et reconnu comme tel, reposant sur un environnement qui oscille entre urbanité et ruralité, assimilable à « la ville à la campagne », parfois au plus proche de l'hypercentre toulousain. Elle permet d'offrir à ses habitants une qualité de vie reposant sur des critères d'espace, de nature et de confort souvent associés aux avantages de l'habitat individuel, mais entraînant en contrepartie un étalement urbain et un accroissement des déplacements individuels et motorisés.

En créant ou intégrant la Communauté urbaine, les 37 communes qui la composent ont souhaité avoir une vision partagée de l'aménagement de l'espace communautaire. Ce volet du Projet d'Aménagement et de Développement Durables en est la traduction. Il doit permettre à la communauté de mettre en perspective un nouvel urbanisme capable de répondre aux défis d'un développement facilitant notamment la lutte contre les gaz à effet de serre, qui l'attendent dans les prochaines années.

Fondé sur le principe de solidarité, il implique l'harmonisation des politiques publiques portées par la Communauté comme par les communes. Il repose sur la répartition des ressources et la mise en œuvre de moyens mutualisés et en appui des communes, notamment les plus petites.

Pour la métropole, il s'agit d'être, en faisant de la qualité une priorité dans tout projet :

- UNE METROPOLE RESPONSABLE, capable de répondre aux enjeux de la croissance, tout en veillant à une consommation modérée de son espace et à la solidarité entre ses territoires comme ses populations,
- UNE METROPOLE DYNAMIQUE ET INNOVANTE, susceptible de soutenir une croissance économique,
- UNE METROPOLE (AGREABLE) A VIVRE, capable de satisfaire les attentes de bien-être et de confort des habitants tout en étant respectueux des ressources.

Ces enjeux constituent la clé de voûte d'UNE METROPOLE PARTAGEE par l'ensemble des acteurs de la ville.

PARTIE I
UNE MÉTROPOLE RESPONSABLE



La croissance de l'agglomération toulousaine a généré ces vingt dernières années, une consommation importante d'espaces, des territoires périphériques notamment agricoles. Cette consommation foncière se double d'une urbanisation nouvelle à faible densité. L'agglomération souffre ainsi d'un fort étalement urbain et d'une dispersion de son habitat, impliquant des coûts élevés en infrastructures et services pour les collectivités.

Cet étalement est aujourd'hui favorisé par la prépondérance de l'usage individuel de la voiture et la multiplication des déplacements et de leurs motifs, et devrait s'accentuer dans les années à venir au regard des dynamiques en cours. Ce phénomène se double d'une éviction des populations modestes et défavorisées des grandes villes, celles-ci rencontrant de plus en plus souvent des difficultés pour se loger. Une des orientations majeures d'aménagement du PLU, déjà abordée dans le cadre de l'élaboration du ScoT de la Grande agglomération toulousaine, est donc d'endiguer cet étalement et le mitage urbain qu'il sous-entend et de faciliter l'accès au logement de toutes les catégories de la population.

Pour atteindre cet objectif prioritaire, le PADD entend :

- répondre aux enjeux de croissances (démographique et économique) de l'agglomération, en veillant à une consommation économe de la ressource foncière et à un équilibre urbain / non urbain,
- développer une ville de proximité, autour des infrastructures de transports en commun et des équipements, existants ou futurs,
- organiser une gestion des parcours résidentiels et lutter contre toute forme d'exclusion.

Chapitre 1 :

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

Le projet de Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) de la Grande Agglomération Toulousaine, a défini, sur la base d'une analyse du contexte toulousain, un scénario en matière d'accueil de population et d'emplois à l'horizon 2030 : 300 000 habitants environ sont attendus sur son territoire, ainsi que quelques 140 000 emplois permettant de maintenir l'équilibre actuel habitants/emplois. Pour le territoire de la Communauté urbaine Toulouse métropole, la croissance démographique annuelle serait de 11 500 habitants.

Ainsi la population de la Communauté urbaine devrait atteindre les 825 000 habitants à l'horizon du Plan Local d'Urbanisme en 2020. L'hypothèse, affichée au projet de SCoT d'une concentration de l'accueil, à hauteur de 80 % de la population nouvelle au sein d'un territoire dit de la ville intense, constitué principalement de la ville -centre de Toulouse et des territoires des communes de la première, voire de la seconde couronne, desservies ou appelées à être desservies par une infrastructure performante de transport collectif (réseaux TC ou ferré) a été confirmée par le Programme Local de l'Habitat communautaire.

Les autres communes, hors ville intense, sont appelées à accueillir le reste du développement.

Les capacités foncières indispensables à l'accueil sur le territoire communautaire des nouveaux logements nécessaires sont nombreuses, qu'elles soient sur les secteurs déjà urbanisés ou sur les territoires d'extension potentiels, inscrits au projet de ScoT de la Grande agglomération toulousaine (potentiel formalisé par des pixels).

La communauté urbaine entend, à travers son PADD, confirmer cette volonté de polarisation du développement sur le territoire de la ville intense et de maîtrise de l'étalement urbain, à travers les deux orientations suivantes :

privilégier le renouvellement urbain et la densification urbaine, en adéquation avec l'offre de transports en commun (existante et future),

ouvrir à l'urbanisation de nouveaux espaces, aux dépends des espaces non urbanisés à vocation agricole ou naturelle, dans la mesure du nécessaire, c'est-à-dire au regard de la croissance démographique et du développement économique envisagés de ses communes.

L'opportunité du choix quant aux espaces à aménager pour l'accueil des nouveaux habitants, entre renouvellement et extension urbaine, sera appréciée en fonction notamment du niveau d'urbanisation du territoire de chaque commune : certaines communes, ne disposant plus de surfaces disponibles pour s'étendre, apparaissent devoir mettre en œuvre d'ores et déjà le renouvellement urbain.

1.1. Privilégier le renouvellement et l'intensification urbaine

Les lieux privilégiés du renouvellement urbain ou d'intensification de la ville sont les secteurs accessibles en transports en commun (métro, tramway, Bus à Haut Niveau de Service, gare…), mais aussi les secteurs répondant à des enjeux de mixité sociale, de revitalisation de centres, voire de qualité environnementale, notamment énergétique de quartiers résidentiels anciens.

Le phasage du renouvellement urbain est appréhendé, en fonction des enjeux attachés aux différents territoires et notamment de leur niveau d'équipement existant ou projeté.

• Favoriser l'intensification urbaine des quartiers existants

Il s'agit pour la plupart de quartiers anciens construits avant 1945, et entre 1945 et 1975 (date des premières mesures en faveur des économies d'énergie dans les bâtiments), dont le parc de logement se révèle souvent vétuste, inconfortable et « énergivore ».

Ils concernent notamment les quartiers des faubourgs toulousains, de certaines communes des secteurs du nord et du sud-ouest du territoire communautaire ainsi que les centres anciens et quartiers limitrophes des communes de la périphérie.

Ces quartiers bénéficient d'un niveau d'équipement satisfaisant et d'une réelle qualité de paysage urbain (maillage de rues, cœurs d'îlots végétalisés…).

Le PLU vise à permettre leur mutation, en s'attachant à affirmer leurs caractéristiques qualitatives : éléments singuliers témoignant de l'histoire du quartier, typologies spécifiques du bâti, paysage urbain particulier, qualité des rues…

• Engager le renouvellement de certains quartiers

D'autres quartiers, appelés à accueillir de nouveaux équipements de niveau métropolitain (Matabiau) et/ou constituant des friches urbaines

importantes - anciens sites industriels ou militaires appartenant notamment à l'État (caserne Niel, Cartoucherie, Montaudran, CEAT) - nécessitent une restructuration comme une requalification lourde et donc la mise en œuvre d'un processus d'aménagement maîtrisé par la collectivité.

Ces sites de renouvellement feront l'objet d'une nouvelle urbanisation répondant :

- à une utilisation économe de l'espace notamment par la promotion de nouvelles formes urbaines,
- à la mixité et la diversité de fonctions par l'implantation des services et équipements nécessaires aux populations.
- une qualité architecturale et environnementale.

- **Restructurer les grands ensembles d'habitat collectif, notamment ceux du Grand Projet de Ville**

Les grands ensembles d'habitat social de l'agglomération, dont ceux du Grand Projet de Ville de Toulouse font l'objet de projets visant à enrayer la spirale de leur dévalorisation, redonner l'envie d'y habiter et à long terme réinscrire ces quartiers dans la dynamique de développement de la métropole toulousaine.

Leurs objectifs sont les suivants :

- renouveler et produire la ville à vivre, conviviale, accessible à tous en termes de niveaux de loyers, de transports en commun, d'activités économiques,
- préserver et valoriser l'identité multi-culturelle et populaire de ces quartiers, leur patrimoine paysager.

Le PLU autorise leur recomposition, visant à répondre à leurs dysfonctionnements, à savoir : forme urbaine enclavée, typologie d'habitat peu adaptée, mono-fonctionnalité, problème d'image, hiérarchie des espaces, etc.

1.2. Urbaniser de nouveaux espaces dans la mesure du nécessaire

Les nouveaux territoires d'urbanisation sont localisés principalement dans la continuité des urbanisations existantes, à proximité des équipements et services nécessaires aux populations, et/ou des transports collectifs existants ou projetés.

La réalisation d'un certain nombre de quartiers nouveaux est déjà engagée à travers des projets d'aménagement concerté, communautaires, notamment les projets structurants des Ramassiers à Colomiers, Andromède à Blagnac, Gramont à Balma, Tucard à Saint-Orens de Gameville… et communaux (Borderouge à Toulouse, Las Fonses à Villeneuve-tolosane, Garoussal à Colomiers, etc.).

Le PLU s'attache à ce que cette urbanisation nouvelle permette la mise en œuvre de véritables quartiers mixtes, en lien avec les quartiers limitrophes à travers le prolongement du maillage de la voirie existante de manière à éviter tout enclavement, en veillant à la promotion de formes urbaines économes en foncier et d'un urbanisme comme d'une architecture de qualité (Cf. chapitre « un milieu urbain convivial »).

Il favorise aussi la diversité de leurs fonctions, notamment l'implantation d'activités économiques résidentielles, commerciales, de services et/ou artisanales, sous réserve qu'elles n'entraînent pas d'activités nuisantes incompatibles avec la proximité de l'habitat.

1.3. Préserver les espaces naturels et agricoles

Le modèle de développement proposé, autour d'une intensification de la ville permettra une gestion économe du foncier urbanisable et ainsi la diminution de la consommation à son usage, que connaissait la métropole toulousaine depuis une trentaine d'années.

Ainsi, le prélèvement annuel de terres agricoles et naturelles au profit de l'urbanisation nouvelle attendue s'inscrira à minima dans l'objectif affiché au projet de ScoT de la Grande agglomération toulousaine, à savoir une réduction de 50 % de la consommation moyenne annuelle constatée sur la période 1999-2007 et estimée à 320 ha.

Pour cela, en dehors des sites d'urbanisation nouvelle, le reste du territoire communautaire n'a pas vocation à accueillir populations et emplois, préservant ainsi les espaces naturels et agricoles.

La pérennité des espaces agricoles

Sept grandes entités agricoles sont identifiées sur le territoire communautaire : les terrasses de Bouconne, la grande plaine de Garonne, la plaine et les coteaux Est toulousains, les premiers coteaux Est toulousains, la plaine de l'Hers Nord et la vallée de Garonne ainsi que quelques sites d'agriculture intra urbaine. Elles correspondent aux grands paysages identifiés au titre du projet de ScoT de la Grande agglomération toulousaine.

Les productions dominantes sont les grandes cultures céréalières (surfaces importantes) et le maraîchage (nombre élevé d'exploitations sur de petites surfaces).

L'agriculture périurbaine contribue ainsi au développement de l'économie locale (Cf. chapitre I.2.1), assure la sécurité alimentaire des habitants et permet par ailleurs de « vivre » des espaces et des paysages agricoles aux franges de la ville. La

préservation des terres agricoles répond aussi à la diminution de l'artificialisation des sols.

50% de la surface agricole du territoire communautaire est aujourd'hui cultivée sous un zonage NC ou A, 30% sous un zonage ND ou N.

Le PLU vise à assurer le maintien et la diversification de l'activité agricole, en interdisant le mitage urbain, en veillant à la mise en œuvre de règles d'urbanisme adaptées et/ou de zonages spécifiques, permettant l'implantation de constructions nécessaires aux filières composant cette activité, voire à leur développement (services et/ou activités complémentaires type hébergement…).

- **La préservation des espaces de nature**

Les espaces naturels représentent aussi une surface importante du territoire de Toulouse métropole, complétant les espaces agricoles. Leur préservation permettra de constituer une trame verte (Cf. chapitre III.1.2).

Dans les espaces naturels seules seront permises les seules installations ou constructions caractéristiques des zones naturelles, autorisées par le code de l'urbanisme.

1.4. Avoir une gestion économe de l'espace

Le projet de ScoT de la grande agglomération toulousaine identifie un potentiel d'urbanisation conséquent. La volonté de préserver, autant que faire se peut, les territoires actuellement vierges de toute urbanisation, nécessite de n'ouvrir à l'urbanisation que les territoires strictement nécessaires aux besoins des populations.

Trois orientations visent à renforcer cette gestion économe du foncier, à savoir :

- le phasage de l'urbanisation,
- la maîtrise du foncier, via la mise en œuvre d'un politique foncière,
- une gestion économe de l'espace urbanisé.

- **le phasage de l'ouverture à l'urbanisation attendue**

Le PLU s'attache à coordonner l'urbanisation et les diverses opérations de construction (logements, bureaux, locaux industriels…) avec la programmation des équipements attendus ou projetés (lignes de Transport en Commun en Site Propre, équipements de superstructures type écoles, crèches, services publics, etc.). Cette coordination s'effectuera notamment en fonction du calendrier opérationnel des TCSP (projets programmés et inscrits au PDU à l'horizon 2020, voire au-delà dans le cadre du SCOT).

- **la maîtrise foncière**

La Communauté urbaine entend mettre en œuvre, en accompagnement de sa politique d'aménagement une politique foncière, visant notamment des secteurs à enjeux (secteurs nécessitant une structuration minimale : voirie primaire, équipement d'infrastructure ou de superstructure, etc.). Les dispositifs, tels les réserves foncières, les Zones d'Aménagement Différé, notamment sur les territoires agricoles appelés à être à terme urbanisés, les territoires à projet (L.123-2) et le droit de préemption urbain, simple ou renforcé, ainsi que les moyens financiers de l'Établissement public Foncier Local de Toulouse métropole seront mobilisés.

Une veille sera menée pour maîtriser et encadrer le foncier des opérations et de leurs territoires environnants.

- **une gestion économe de l'espace urbanisé**

Le territoire communautaire se caractérise par une faible densité urbaine. La communauté souhaite s'engager dans une utilisation plus optimale de son espace urbanisé, dans l'objectif de répondre notamment aux attentes de familles souhaitant se loger, tout en veillant à conserver les qualités de confort qui le caractérise.

Le PLU vise à promouvoir des formes urbaines variées, offrant une densité verticale ou horizontale suffisante : individuel groupé ou superposé, petit immeubles sur rue ou en cœur d'îlots, maisons de ville…). Les prescriptions (règles d'urbanisme, orientations d'aménagement et de programmation) autorisant l'émergence de ces nouvelles formes de typologies bâties seront adaptées en fonction de l'environnement urbain et paysager limitrophe. Une attention sera aussi portée sur la conception et l'usage des espaces extérieurs, collectifs ou espaces publics, de manière à éviter leur surdimensionnement, tout en permettant un réel usage en faveur du lien social et des déplacements doux.

Chapitre 2 :

Privilégier l'autonomie des bassins de vie et la proximité

2.1. Veiller à un équilibre, notamment, habitants et emplois, entre territoires pluriels

La Communauté urbaine est constituée de territoires pluriels disposant d'atouts variés et fonctionnant en bassins de mobilité plus ou moins autonomes. Néanmoins des déséquilibres et des dépendances existent entre ceux-ci, ayant pour conséquence un accroissement des déplacements. Même si les déplacements entre le domicile et le lieu de travail constituent une part décroissante des motifs de déplacement des ménages toulousains, ils restent encore majoritaires et mieux maîtrisables.

L'accueil annuel, conjoint aux 11 500 habitants, de plus de 5 200 emplois nouveaux est l'occasion de les réduire. L'objectif de la Communauté à travers son projet d'aménagement et de développement durable est de parvenir à une répartition plus équilibrée des hommes et des activités à l'échelle de la métropole, dans un souci de limiter les déplacements, entre la périphérie et la ville centre ou internes à la périphérie.

2/3 de nouveaux emplois seront attendus dans les tissus urbains mixtes existants ou futurs, permettant d'offrir une meilleure mixité habitat/ emploi et de favoriser conjointement le développement de l'économie résidentielle (Cf. partie II « une métropole innovante et dynamique »).

Le PLU entend aussi faciliter le desserrement de l'activité économique, vers les bassins peu dotés d'emplois, notamment le bassin nord-est, et inversement, renforcer l'accueil des habitants autour des grands pôles d'emplois, en l'occurrence de l'ouest et du sud-est toulousain. Ainsi les programmations d'opérations publiques d'aménagement limitrophes (notamment Hers-Marcaissonne, Toulouse Montaudran aérospace, Saint-Martin du Touch, Ramassiers, Andromède, Monges, etc.) prévoient une production substantielle de logements. De même, les espaces sous-utilisés des pôles commerciaux pourront être valorisés en y développant de l'habitat.

Le cœur de la métropole sera, quant à lui, conforté dans ses fonctions métropolitaines, renforçant ainsi son attractivité unique.

Le PLU veillera aussi au développement de nouvelles Zones d'Activités Économiques généralistes, notamment dédiées à l'artisanat (Parc de l'Escalette, Extension de Montredon/Montrabé, Cassiopée, Lasbordes, le long du BUN, Écopole, etc.), qui complèteront les services implantés au plus près de l'habitat.

La complémentarité et la solidarité entre les territoires pluriels communautaires concernent aussi celles entre les territoires urbains de la Ville intense et ceux plus éloignés de la seconde, voire de la troisième couronne. Dans ce cadre, un accompagnement et une pérennisation de l'activité agricole périurbaine, s'avère nécessaire. L'accent est porté sur la diversification de l'offre sociale et économique agricole, en développant une approche complète, intégrant transformation et distribution, et en impulsant de nouvelles méthodes et références technico-économiques.

Le PLU veillera à soutenir la compétitivité de cette activité agricole, par l'autorisation de la diversification des pratiques, des filières, des productions et des services (distribution, agritourisme…).

2.2. Permettre l'accessibilité du territoire au plus grand nombre par des modes alternatifs à l'automobile

La croissance démographique, passée et attendue, génère et générera une hausse du volume des déplacements, nécessitant une évolution de la desserte du territoire. Un nouveau schéma multimodal hiérarchisé entend répondre aux besoins de tous et offrir une place conséquente aux modes alternatifs à la voiture particulière.

La complémentarité des réseaux (trafic routier, transports en commun, modes doux, modes alternatifs) sera développée, dans le but de rendre le territoire accessible au plus grand nombre, de maîtriser le trafic routier, de faciliter la mobilité des usagers de la ville (habitants et visiteurs)… en d'autres termes, d'offrir la possibilité à chacun d'être maître de sa mobilité en direction et au sein même du territoire.

L'adaptation du réseau des transports en commun (TC), aussi bien dans sa structure que dans ses

capacités permettra d'améliorer l'accessibilité aux emplois, aux commerces et aux services tout en constituant une véritable alternative à la voiture.

Ainsi, dans les années à venir, le réseau TC sera étendu afin d'assurer des liaisons performantes entre le cœur de l'agglomération, la périphérie et les zones d'emplois majeures.

La desserte des pôles d'activités et d'habitat des faubourgs et des communes périphériques sera développée, et l'accessibilité des centres-villes et des territoires à fort enjeu urbain sera renforcée, afin d'y maintenir les fonctions et renforcer leur attractivité.

La multimodalité des modes de transport sera favorisée, dans la mesure où elle permet un meilleur maillage du territoire et offre une diversité de choix aux usagers pour leurs déplacements quotidiens. Les réseaux métro, de tramway et de bus en site propre à haut niveau de service, les lignes urbaines structurantes, les lignes interurbaines express et transversales, ou encore les transports à la demande zonaux, permettront un véritable quadrillage de l'agglomération. Ils seront complétés par les réseaux dédiés aux modes doux, cycles et piétons.

L'aménagement de boulevards urbains multimodaux partageant la voirie entre les différents modes de déplacements, de manière à encourager et faciliter les solutions de mobilité alternatives à la voiture particulière complètera ce schéma.

- **Un réseau métro pour les territoires les plus denses du cœur d'agglomération**

Le métro a vocation à desservir les zones les plus densément urbanisées, les secteurs où l'on retrouve les principaux équipements. Un projet de renforcement de la ligne A est à l'étude, notamment pour desservir le quartier de la gare Matabiau avec l'arrivée de la Liaison à Grande Vitesse.

- **Un réseau tramway pour les territoires denses d'habitat et d'emplois**

Les territoires aux densités fortes, ayant un potentiel important de développement urbain sont voués à être desservis par le tramway. Il s'agit dans Toulouse des quartiers situés en dehors de la zone d'attractivité du métro, mais en connexion avec ce dernier.

Ce réseau assurera aussi la desserte et la liaison entre équipements métropolitains, notamment de la gare Matabiau à l'aéroport international Toulouse-Blagnac.

- **Un réseau de lignes TCSP**

Les modes lourds du réseau Tisséo sont complétés par un maillage de lignes de bus structurantes proposant une offre élevée et cadencée.

Les sites propres pour bus (offre en heure de pointe inférieure ou égale à 10 minutes) seront développés sur plusieurs pénétrantes d'agglomération, en connexion avec le métro et le tramway.

- **Un réseau de bus pour les territoires en développement avec renforcement des densités urbaines**

Le réseau bus sera davantage hiérarchisé et des axes prioritaires seront identifiés afin d'améliorer la performance et les conditions de circulation des bus. La voirie pourra être aménagée afin de leur donner la priorité via des couloirs de bus d'approche aux carrefours et par une gestion prioritaire des carrefours à feux pour les bus.

- **Des services de transport à la demande pour les territoires moins denses**

Les services assurés par les lignes de bus et les transports à la demande du type taxi collectif ou navettes permettant d'irriguer les secteurs plus diffus, aux densités moyennes à très faibles, seront optimisés.

- **Une complémentarité possible du réseau ferroviaire**

Un renforcement de la connexion entre réseau ferroviaire et réseau urbain devra compléter le réseau de Transports en Commun, notamment dans les territoires périphériques de la Ville intense.

Une étude prospective sur le développement et l'organisation à long terme du réseau de transports publics de l'agglomération toulousaine sera menée en synergie entre les différentes Autorités Organisatrices de Transports.

L'intermodalité permet de développer la complémentarité et les connexions entre ces différents modes, de manière à optimiser l'offre de transport tout en limitant le trafic routier.

Elle sera développée via des pôles d'échanges favorisant les synergies, pour simplifier les correspondances et ainsi assurer l'attractivité des transports publics. L'accessibilité de certains pôles d'échanges est à mettre en priorité : la gare Matabiau avec l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse, les Arènes où convergent les lignes A, C, T1 et l'Aéroport (Cf. chapitre 2.1).

Enfin, une métropole solidaire se doit d'offrir à chaque habitant, sur l'ensemble du territoire, des moyens de transport qui répondent à leurs besoins quotidiens.

Ces besoins de mobilité sont de plus en plus variés et ne correspondent plus uniquement aux déplacements domicile-travail ou domicile-école. Il est par exemple nécessaire de maintenir une offre suffisante pendant les périodes de congés scolaires, notamment l'été, ainsi qu'en soirée. Une attention particulière sera ainsi portée à l'accessibilité, l'information et le confort des personnes handicapées et à mobilité réduite. Ces actions consistent à adapter la voirie

(trottoirs, chaussées, mobilier urbain), à améliorer l'accès au réseau TC et à faciliter l'accès aux services et équipements publics.

- **Des boulevards urbains**

Les boulevards urbains multimodaux projetés ont plusieurs vocations : améliorer l'organisation urbaine du territoire urbanisé, structurer les territoires d'extension urbaine et servir aux échanges entre des quartiers souvent enclavés. Leur espace est partagé entre les différents modes de déplacements, de manière à favoriser la circulation des transports en commun et des modes doux.

Les principaux projets participant au maillage du territoire et inscrits au projet de ScoT et au PDU sont :

- la Liaison Multimodale Sud-Est, en cours de réalisation,
- le Boulevard urbain nord, liant les communes de Toulouse, L'Union, Launaguet, Castelginest, Gratentour et Bruguières,
- la Voie du canal Saint Martory, desservant depuis Toulouse, les communes de Cugnaux et indirectement de Villeneuve-Tolosane,
- le prolongement de la RD.902, vers Aussonne et son futur Parc des expositions,
- la jonction Est, pour l'accessibilité de la zone de Lasbordes,
- le réaménagement de l'Avenue du Général Eisenhower.

Le PLU prendra les mesures conservatoires, pour permettre leur réalisation, en particulier en réservant les emplacements nécessaires.

- **Le développement des modes doux**

Pour favoriser ce mode de déplacement, il est nécessaire d'affirmer un réseau d'axes structurants à l'échelle de l'agglomération, d'améliorer le maillage des itinéraires cyclables en corrigeant les discontinuités majeures et d'insister sur la qualité du traitement des aménagements. Dans un souci d'intermodalité, il est aussi impératif de rendre le réseau vélo complémentaire avec les autres modes : accès vers les gares, les stations de métro et les axes structurants de TC.

Un maillage piétons-cycles sécurisé, praticable et confortable sera développé pour les déplacements de courte distance, ou en intermodalité TC/vélo/piéton pour les longues distances, principalement sur les territoires denses, présentant une diversité de fonctions. L'aménagement des centres urbains et bourgs (Cf. chapitre suivant I.2.3) participera à sa mise en œuvre.

Les systèmes de « vélocation », dont le succès montre la croissance de la demande de mobilité par ce mode seront développés.

Le PLU favorisera le développement des services nécessaires, tels que l'implantation d'ateliers de réparation, de stations- pour locations de vélos et le déploiement du stationnement sous toute ses formes (parkings vélo à proximité des pôles générateurs de déplacements, des habitats denses, des commerces et des services voire dans les espaces privés à usage d'habitation ou de bureaux).

D'autre part, la marche à pied, qui est le mode de déplacement « universel » sera facilitée et encouragée par un aménagement adapté, dans la conception de chaque projet urbain (signalétique, raccourcis, transparences…). La création d'un véritable Plan piéton rendra plus facile, rapide et agréable les déplacements de la vie quotidienne. L'accès piéton aux principaux équipements municipaux et collectifs, aux arrêts de bus et stations de tram, au centre ville et à ses administrations ou commerces sera favorisé.

2.3. Structurer le territoire autour d'un maillage de centralités, afin de favoriser la proximité et le lien social

La structuration du territoire communautaire autour de centralités réparties sur l'ensemble de son espace doit favoriser la polarisation de son développement et l'autonomie de ses bassins de vie. Ces centralités constituent les nœuds d'un maillage, à l'échelle de l'agglomération, à partir desquels s'organise le développement de quartiers mixtes. Elles s'appuient essentiellement sur les centres historiques, de villes ou de quartiers voire linéaires de faubourgs anciens.

Elles se caractérisent par un niveau d'équipements, de services et de commerces, de la proximité au métropolitain, variant suivant leur taille et leur attractivité. De l'hyper centre toulousain aux polarités périphériques, en passant par les centres de quartiers ou les centralités plus sectorielles, elles répondent par leurs fonctions aux besoins quotidiens de la population.

Pour atteindre l'objectif d'un maillage, le PLU entend conforter ou faire émerger les centralités urbaines nécessaires au confort de ses habitants, en :

- veillant à la qualité de leurs espaces publics, par leur aménagement,
- favorisant le maintien et le développement des commerces de proximité de manière à rapprocher l'offre de consommation courante (produits de première nécessité, achats hebdomadaires),
- favorisant la mixité avec d'autres fonctions,
- facilitant le développement des accès par les

modes doux, de manière à rendre les déplacements quotidiens des habitants vers ces espaces plus courts et aisés.

À l'échelle des bassins de vie, la polycentralité, s'appuyant sur la diversité et la complémentarité, voire l'intercommunalité des fonctions et équipements (culturels / sportifs / loisirs / administratifs / sanitaires par exemple) sera encouragée, évitant ainsi les effets de concurrence entre elles et permettant leur positionnement au bon niveau. Cette autonomie sera aussi favorisée par le développement d'une offre conjointe de services et de commerces.

La desserte par le réseau de transports collectifs des centralités d'échelles métropolitaine, d'agglomération, voire sectorielle sera assurée.

2.4. Dynamiser et hiérarchiser la fonction commerciale

Les commerces, les services et l'artisanat de vitrine contribuent d'une part au dynamisme économique et à la création d'emplois, et d'autre part à l'attractivité, à la vitalité et à l'animation des territoires. Les commerces de proximité répondent aux besoins quotidiens de la population et contribuent au développement du lien social, essentiel au bon fonctionnement des centres bourgs et des quartiers. Aujourd'hui, le développement des centres commerciaux périphériques et de nouveaux comportements de consommation affaiblissent les centres villes et les quartiers, concurrençant les structures de plus petite taille.

Le renforcement du commerce de proximité dans les centres historiques, les faubourgs est donc un enjeu majeur pour maintenir et développer la mixité des fonctions au cœur des villes, limiter les déplacements et répondre à la demande croissante des habitants, attachés à la vie de quartier. Un diagnostic quantitatif et qualitatif du commerce de proximité sur l'ensemble du territoire permet aujourd'hui de mettre en œuvre des actions pour rééquilibrer la fonction commerciale en faveur des centres ville, conférant aux commerces un véritable rôle de services urbains à la population.

Aussi, la Communauté urbaine souhaite que chaque quartier puisse bénéficier d'un équipement commercial de base. Le PLU veillera donc à hiérarchiser l'activité commerciale sur son territoire. La règlementation favorisera les implantations commerciales de centre ville, au cœur des quartiers et dans les pôles commerciaux existants, au détriment de positionnements isolés. Elle restera suffisamment souple pour attirer de nouveaux concepts et pour s'adapter aux évolutions de la demande et de la démographie. Elle se traduira par la matérialisation de secteurs d'accueil de commerces de plus de 500 m2 de surface hors œuvre nette.

- Les cœurs de ville seront identifiés et la vitalité commerciale encouragée, notamment par l'aménagement d'un environnement urbain confortable, d'espaces publics de qualité favorisant l'accès aux piétons et aux modes de déplacement doux et par la réhabilitation de commerces en pieds d'immeubles.
- Les pôles commerciaux de proximité dans les quartiers (places, rues), seront confortés. notamment ceux des quartiers historiques ou faisant l'objet d'opérations de renouvellement urbain (quartiers du GPV).
- Les nouveaux pôles commerciaux, créés dans le cadre d'opérations d'aménagement ou de renouvellement urbain, seront dimensionnés en fonction des besoins du secteur et d'un plan de marchandisage équilibré.
- Les pôles commerciaux majeurs et intermédiaires existants, identifiés parle ScoT comme participant à l'attractivité du territoire et à sa dynamique économique, seront encadrés, de manière à éviter le développement d'un mitage commercial basé sur une logique de captation de flux. Leur requalification sera mise en perspective à travers des chartes urbaines et paysagères.

Chapitre 3 :

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

3.1. Développer une production de logements ambitieuse

L'attractivité de l'agglomération toulousaine induit une croissance démographique à laquelle le Programme Local de l'Habitat de la Communauté urbaine répond par un objectif de production moyenne de 6 000 logements par an sur la période 2010/2015, puis de 6 200 logements par an à partir de 2015, contre 4 500 dans la décennie précédente.

Sur la période 2010-2015, la ville centre, Toulouse, s'est engagée volontairement à assurer 50% de cette production de logements (18 000 logements). L'autre moitié de la production concerne les territoires en limite de ville intense (1re et 2nde couronnes) et ceux en développement mesuré (3e couronne). Elle se répartit de la manière suivante : 30% en première couronne (10 800 logements), 14% en 2nde (5 040 logements) et 6% (1 800 logements) en 3e couronnes.

La production de logements se fera à la fois dans des opérations communautaires ou communales et dans des opérations privées encadrées par la collectivité. L'accent sera mis sur la diversité de ces logements : 50 % des opérations seront constituées de logement aidé, dont 35 % de logements locatifs sociaux et 15 % de logements en accession sociale à la propriété. Ce programme a pour objectif une accélération du rattrapage des déficits en logements sociaux, en fonction des taux de logements sociaux existants constatés par commune :

- pour les communes au taux compris entre 15 et 20 %, le taux de 20 % est visé pour 2016,
- pour les communes au taux inférieur à 15 %, le taux de 16 % sera approché.

Sur Toulouse, le taux de 20 % est visé d'ici fin 2013. Le taux des communes, supérieur à 20 %, sera quant à lui maintenu.

Le PLU vise aussi une diversification des produits d'habitat, tant en termes de coûts que de types de logements. Le PLH propose une répartition plus équilibrée des logements sociaux sur le territoire communautaire afin de permettre à l'ensemble des ménages de réaliser un parcours résidentiel en adéquation avec leurs ressources. Il est donc primordial de faciliter les conditions de production de l'habitat, et notamment du logement intermédiaire et social.

Les orientations suivantes permettront de répondre à ces objectifs :

- développer la constructibilité de préférence dans et à proximité des quartiers centraux, et favoriser la préservation et la réhabilitation, en recyclant le bâti ancien et dégradé,
- favoriser dans les quartiers résidentiels des formes urbaines alternatives au dualisme immeubles collectifs/maison individuelle isolée (petits immeubles collectifs, maisons groupées…) qui, par leur densité et leur implantation sont compatibles avec la production d'habitat social et intermédiaire à un coût abordable.

D'autre part, pour assurer un développement équilibré en maîtrisant le coût foncier il est nécessaire :

- d'accélérer la production de foncier aménagé en complément des ZAC existantes, notamment dans les secteurs Sud-Est, Nord, Sud-Ouest, autour des nouvelles infrastructures (BUN, LMSE, voie du Canal Saint-Martory),
- de mobiliser du foncier en diffus, hors des grandes opérations d'aménagement publiques, pour des opérations de taille moyenne et petite et d'encadrer les opérations privées.

Les équipements et services nécessaires seront réalisés parallèlement, pour accueillir les nouveaux habitants dans un environnement urbain de qualité.

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

Les besoins en termes de logement pouvant être très divers, la production et la réhabilitation de l'habitat doivent être conçues et mises en œuvre en fonction des situations socio-économiques des ménages. Offrir un hébergement adapté aux diverses situations des personnes pour éviter les phénomènes d'exclusion, et mieux répartir cette offre sur les différents territoires de la Communauté urbaine, sont des enjeux qui répondent pleinement à la volonté de créer une métropole solidaire. Il convient d'analyser précisément les besoins pour apporter des solutions adaptées sur le plan quantitatif et qualitatif, et éviter les réponses stéréotypées. L'évolution des situations et des modes de vie doit être prise en compte.

- **Le vieillissement**

Les personnes âgées, qui souffrent d'une perte progressive d'autonomie souhaitent souvent rester le plus longtemps possible dans leur domicile. Localement, la population des plus âgés progresse bien plus que l'ensemble de la population. Parmi les communes les plus concernées : L'Union, Pin-Balma, Beauzelle, Quint Fonsegrives, Saint-Orens, Villeneuve Tolosane, Balma…

Pour répondre à ce problème de dépendance, il est nécessaire d'adapter l'offre de logement, à la fois neuve et existante, à la perte de mobilité des personnes vieillissantes, de manière à favoriser leur maintien à domicile.

L'adaptation du parc social et des logements privés (objectif de 10% d'habitat adapté pour les seniors et handicapés) et le développement d'opérations expérimentales innovantes (habitat coopératif, colocation intergénérationnelle), doivent permettre d'améliorer les conditions de vie de ces personnes âgées et de lutter contre les situations d'isolement social. Ces logements adaptés seront localisés prioritairement à proximité des commerces, des transports et des équipements publics, dans un environnement sécurisant et connectés à des réseaux de service à finalité d'assistance, notamment médicale, via la fibre optique.

- **Les handicaps**

La loi de 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées exige l'amélioration de l'accessibilité du cadre bâti et l'adaptation des logements aux personnes handicapées, à la fois dans les programmes neufs et le parc existant *(Cf. paragraphe précédent-chapitre I.3.2)* L'enjeu est de permettre à ces personnes fragiles et dépendantes de vivre dignement, en évitant les situations d'isolement.

- L'hébergement et le logement des personnes et ménages en grande difficulté

Le Plan Départemental pour l'Accueil, l'Hébergement et l'Insertion (PDAHI) et le PDALPD (Plan Départemental pour le Logement des personnes Défavorisées) ont pour objectif d'organiser et d'accompagner le parcours des personnes en difficulté vers le logement. Le développement de maisons relais, le soutien aux projets participatifs et coopératifs, la requalification des structures existantes et le renforcement de la collaboration avec les associations et les collectivités locales doivent permettre d'améliorer la situation de ces personnes fragilisées.

L'offre d'hébergement importante, sera repensé afin de permettre d'une meilleure répartition territoriale et éviter sa concentration dans certains secteurs, comme en ville centre et complété par une production à hauteur de 30 % du logement location social, de logement PLAIS, et de 5 %, de logement adapté.

- **Le logement des jeunes**

L'agglomération toulousaine et particulièrement la ville de Toulouse sont marquées par une forte présence de la jeunesse : à Toulouse, un habitant sur trois a entre 15 et 29 ans, soit 33 % de la population totale. Beaucoup de jeunes sont confrontés, en début de parcours professionnel, à une offre insuffisante et inadaptée à leurs revenus.

La Communauté urbaine entend développer la capacité d'accueil en hébergement et logement pour les jeunes, avec des loyers accessibles, grâce entres autres à une production de résidences sociales, notamment dans les opérations communautaires, et rééquilibrer la répartition géographique de l'offre. Le centre ville et certains secteurs stratégiques comme Rangueil, qui attirent les étudiants mais restent encore insuffisamment attractifs car souffrant d'un réel manque d'animation et de vie seront privilégiés.

- **Le logement des étudiants**

Les étudiants sont très présents dans l'agglomération toulousaine, mais ils rencontrent souvent des difficultés pour se loger. Le Schéma Directeur du Logement Étudiant, élaboré sur l'agglomération toulousaine par le Pôle Recherche et Enseignement Supérieur, préconise de s'attacher à la restructuration du parc existant du Centre Régional des Œuvres Universitaires et Scolaires (CROUS) et au développement de produits innovants (habitat coopératif, accession abordable, etc.). Plusieurs opérations de logements étudiants sont déjà programmées notamment sur le secteur sud-est de la Communauté, tandis que le sud-ouest toulousain accueille plusieurs centres de formation pour jeunes ou adultes.

- **Le logement des gens du voyage**

800 familles sont actuellement sédentarisées en Haute-Garonne, 500 vivant en caravane, 195 en maisons dans les cités spécifiques de Toulouse et 105 dans des logements classiques, dans le parc privé ou social.

Pour les gens du voyage, la Communauté urbaine est historiquement compétente en matière de sédentarisation. Depuis le 1er janvier 2011, elle a intégré dans la compétence communautaire la réalisation/réhabilitation des aires de grand passage, notamment au niveau de leur implantation, et leur gestion. Les dispositions du schéma départemental d'accueil des gens du voyage de Haute-Garonne en matière de sédentarisation devront être mises en œuvre et l'habitat existant dédié aux gens du voyage sédentarisés réhabilité.

PARTIE II
UNE MÉTROPOLE DYNAMIQUE ET INNOVANTE



La métropole toulousaine entend conforter son positionnement à l'échelle des grandes villes européennes, qui repose fortement sur son économie. Celle-ci se caractérise par la présence de pôles d'excellence, notamment autour de son industrie aéronautique et spatiale.

Mais Toulouse peut aussi s'appuyer sur la présence de ses universités, centres et laboratoires de recherche. L'économie de la Connaissance est devenue ainsi, au fil du temps, une spécificité de son territoire.

L'aménagement de son espace participe de fait à l'attractivité et à la performance du monde économique.

Pour répondre à ces défis, le PLU a pour objectifs de permettre :

- le développement et la valorisation de l'économie de la connaissance
- l'amélioration de l'accessibilité du territoire communautaire,
- le déploiement d'une offre de services de niveau métropolitain, renforçant son positionnement dans les territoires national et européen,
- le développement d'une offre de sites d'accueil économique, diversifiée, spécialisée et complémentaire.

Chapitre 1 :

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

La Communauté urbaine affiche une volonté de valoriser cette dynamique économique d'innovation et de créativité, ressource enrichissant son territoire. Il s'agit de faciliter le transfert du savoir à la technologie et d'inscrire la recherche dans une perspective productive.

Ce potentiel sera nourri par la création d'espaces propices à la fertilisation entre les sciences, les arts, les savoir faire et le quotidien des habitants.

1.1. Faciliter les échanges entre les territoires de la connaissance

- **Au niveau local…**

Le PLU vise à faciliter les échanges et les synergies entre les différents acteurs économiques du territoire, notamment ceux des pôles de compétitivité :

- le pôle Cancer-Bio-Santé autour de l'aménagement de l'Oncopole au cœur de l'ancien site AZF,
- le pôle Aérospace Valley qui concentre les activités majeures de l'agglomération liées à l'activité aéronautique, en particulier les activités de R&D (Aéroconstellation, Saint-Martin du Touch et le projet de Montaudran Aérospace).
- le triangle « e-santé » qui englobe l'hôpital Purpan, l'École vétérinaire, l'école d'infirmière de la Croix-Rouge et une partie du nouveau quartier de la Cartoucherie.

Les échanges immatériels seront facilités par le projet de création au cœur de la ville d'une « cantine numérique », lieu de transmission des connaissances entre l'éducation, la recherche et le monde économique, visant à être source d'innovation dans le domaine du numérique.

Le développement de liaison en transports en communs, comme un téléporté entre l'Oncopole et le campus de Rangueil, voire l'arrivée de la Liaison à Grande Vitesse au cœur de la ville et l'amélioration de la desserte de l'aéroport participent aussi de cette dynamique de la Connaissance en améliorant l'accessibilité et la mobilité des chercheurs.

- **… et international**

La Communauté urbaine entend renforcer son ouverture à l'international.

Ce souhait de mieux faire connaître notre métropole à travers le monde se traduit par exemple par la création d'un nouveau Quartier des Sciences, visant à donner une visibilité internationale aux travaux des chercheurs présents sur l'agglomération et de développer une « université de site » pour disposer d'une plus grande reconnaissance.

1.2. Mieux intégrer les lieux des savoirs dans la ville

Les lieux de savoir ont des effets importants sur l'attractivité du territoire, dans la mesure où ils permettent le développement de nombreuses activités, favorisent la recherche et la création.

Pour mieux valoriser cette économie de la connaissance, le PLU facilite l'intégration de ces lieux (campus), voire quartiers universitaires dans la ville, afin qu'ils deviennent accessibles à tous, favorisent la circulation des savoirs et encouragent le lien social avec leur environnement. Pour cela, plusieurs projets sont identifiés :

- Le Grand Projet Mirail Garonne, dont l'ambition est de renouer le dialogue entre la ville universitaire et la ville « stigmatisée ». La création d'un nouvel axe Nord/Sud depuis l'Université du Mirail permettra le désenclavement des quartiers Reynerie et Bellefontaine. L'implantation sur cet axe de la Maison de l'image, qui verra le jour en 2014 au cœur de la Reynerie, équipement d'excellence dédié aux arts visuels et numériques, où les pratiques professionnelles et amateurs et l'organisation d'événement festifs autorisant l'accueil du grand public est prévue.

- Le projet du Quartier des Sciences (centre de diffusion de la culture scientifique), dont la vocation est d'être un lieu d'information sur les métiers de la recherche, d'expérimentations, d'échanges et de confrontations. À la fois vitrine internationale de l'Université de Toulouse - il accueillera le Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur (PRES) - et symbole de son ouverture aux étudiants, le projet

repose sur la réalisation d'équipements permettant de garantir l'accueil des chercheurs, des doctorants et post-doctorants, d'organiser des colloques, de créer un service d'accueil et d'orientation pour les jeunes et leur famille. Il sera un lieu de synergie entre les universités et organismes de recherche, les associations de culture scientifique et les équipements municipaux comme le Muséum d'Histoire Naturelle voisin.

- Le projet Campus Rangueil, dont l'idée maîtresse est de le rendre perméable à la ville en y développant une mixité d'usages et d'activités. Le campus de l'université Paul-Sabatier deviendra une « ville-parc » autour du canal du Midi. Son aménagement est conçu comme un véritable quartier, adossé à des équipements publics, des commerces et des services. Deux axes marquent cette ouverture : un axe Nord-Sud, support des liens entre université et entreprises et un axe Est-Ouest, support de représentation institutionnelle. L'interface avec les quartiers environnants sera aussi travaillée.

- Le projet voisin de Montaudran Aerospace, qui sur 40 hectares dessine un nouveau quartier mixte au sein duquel une place importante sera consacrée à la recherche et l'innovation. Trois équipements phares vont y trouver rapidement leur place :

- l'espace Clément Ader porté par le PRES, qui rassemblera un centre de calcul numérique ainsi qu'un centre d'étude sur les nouveaux matériaux,

- la maison de la formation dédiée aux secteurs aéronautique et spatial qui vise à regrouper l'ensemble des formations de mécanique de l'Université Paul-Sabatier et à mutualiser un plateau technologique avec les formations voisines de l'INSA,

- le futur IRT (Institut de Recherche Technologique).

Activités économiques, recherche, logements et un lieu dédié à la mémoire aéronautique complètent le programme. Le projet est relié au Campus Rangueil d'un côté (Liaison Multimodale Sud-Est, liaisons douces), et aux quartiers historiques de Montaudran, dont les espaces économiques doivent être requalifiés. Un lien sera aussi assuré avec la ZAC Saint-Exupéry et au-delà vers le potentiel des secteurs ouest de l'agglomération (Hers, Malepère et Marcaissonne à Toulouse, Lasbordes à Balma…)

- Le centre ville de Toulouse, qui constitue le territoire clé de la vie étudiante : l'amélioration de la qualité de vie étudiante et la reconquête du centre ville à leur profit est un objectif majeur du Plan Campus.

Un travail sera effectué sur la gestion des usages, sur l'éclairage public, sur la bonne connexion aux autres espaces universitaires de la métropole par les divers modes de transports publics et par les liaisons douces. Il se déclinera à travers la mise à disposition de lieux de vie et d'échanges : logements, bibliothèque numérique, installations sportives, et espace santé.

1.3. Développer les réseaux de télécommunications

Les réseaux de télécommunications et la circulation de l'information qu'ils sous-entendent, constituent un outil indispensable à la performance économique des entreprises. La Communauté urbaine s'est dotée dès 2000 d'un équipement numérique communautaire de transmission haut débit, reliant ses principaux sites économiques d'intérêt métropolitain et ses autres sites d'activité.

La mise à niveau des équipements technologiques à la hauteur des besoins des entreprises et des habitants est projetée, à travers le développement sur le territoire communautaire :

- de l'Infrastructure Métropolitaine de Télécommunications (IMT), réseau appartenant à la Communauté urbaine et permettant de fournir aux entreprises du très haut débit via les opérateurs spécialisés, sur l'ensemble des zones d'activités , vers les entreprises en zone urbaine et les services publics des communes.

- du réseau FTTH, sur trois types de zones, identifiées en fonction de leur densité (Toulouse, zone constituée des communes de Blagnac, Colomiers, Tournefeuille, Cugnaux, Balma et l'Union, et le reste du territoire)

La Communauté urbaine envisage de soutenir aussi ce développement de la fibre optique à l'utilisateur par la création d'Espaces Publics Numériques, véritables lieux de proximité et de solidarité ouverts à tous et gratuits, susceptibles de fournir accès au réseau et aide à l'usager.

Par ailleurs, la Communauté urbaine supporte les expérimentations au service de la vie urbaine utilisant les technologies nouvelles :

- le projet de Mobules, développé en association avec Tisséo, déploie sur le mobilier urbain des informations concernant les transports et les services municipaux via la téléphonie mobile.

- le projet Liberta permet une géolocalisation sans GPS des places de parkings disponibles.

- l'application trafic Zen développée par Orange et les ASF, fournit des informations en temps réel sur le trafic routier des rocades toulousaines.

Concernant les installations d'antennes de téléphonie mobile, leurs impacts sur le paysage seront pris en compte par le PLU.

Chapitre 2 :
Optimiser le positionnement de la métropole

2.1. Améliorer l'accessibilité métropolitaine

Face à la croissance de l'agglomération, la lisibilité et la performance de l'accessibilité métropolitaine constituent un enjeu de taille. Il est indispensable de prévoir les infrastructures nécessaires à son renforcement, dans une vision globale de l'aménagement du territoire, à toutes ses échelles, rendant cohérente l'action de tous les acteurs du transport (transports aérien, ferroviaire, transports en commun départemental et urbain).

• Développer l'accessibilité ferroviaire de l'agglomération

Le mode ferroviaire est le plus apte à contribuer à la baisse des émissions de gaz à effet de serre tout en améliorant l'accessibilité de Toulouse.

L'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Toulouse-Bordeaux est la première étape d'une amélioration significative de l'accessibilité de la métropole, particulièrement depuis Paris. Le raccordement de Toulouse - Matabiau au réseau ferroviaire à grande vitesse (LGV Bordeaux - Toulouse et ligne Toulouse - Narbonne) améliorera le positionnement de la métropole dans les territoires national et européen. La deuxième étape est le raccordement de Toulouse à l'arc méditerranéen via la poursuite de la ligne à grande vitesse vers Narbonne. Elle donnera accès à l'Espagne, à l'Europe du Sud d'une part, et à Lyon et à l'Europe de l'Est via le couloir rhodanien d'autre part. Inscrite dans le cadre du Schéma National des Infrastructures Terrestres, la Liaison Toulouse - Narbonne fait actuellement l'objet de pré-études fonctionnelles. À l'issue de cette première phase d'études, la Commission Nationale du Débat Public sera saisie fin 2011 avec l'objectif de réaliser un débat public fin 2012.

À une échelle plus locale, l'étoile ferroviaire toulousaine - organisée à partir de Toulouse - Matabiau - va connaître d'importantes évolutions. Les deux principaux projets sont le doublement de la ligne entre Toulouse - Matabiau et Saint-Sulpice (dans le cadre du plan rail régional) et l'aménagement de la ligne ferroviaire entre Saint-Jory et Toulouse - Matabiau. S'agissant de cette dernière, le raccordement de la Ligne à Grande Vitesse au nord de Saint-Jory constitue une opportunité pour repenser l'ensemble des services ferroviaires du nord de Toulouse, accroître la desserte des différentes gares positionnées le long de cette infrastructures (Saint-Jory, Fenouillet - Saint-Alban, Lacourtensourt, Lalande Église, Route de Launaguet), améliorer l'intermodalité avec le réseau de transport en commun urbain (Route de Launaguet / station du métro de La Vache) et étudier la création d'une nouvelle gare à Lespinasse.

Des aménagements de capacités plus ponctuels sont aussi prévus sur le quart sud ouest de l'étoile ferroviaire.

Le PLU intégrera, dès que possible, les mesures conservatoires, notamment les emplacements réservés, nécessaires à la réalisation de ces infrastructures.

• Améliorer la desserte aérienne de la métropole

L'amélioration de la desserte aérienne passe par un développement durable de l'aéroport international de Toulouse - Blagnac. Ceci implique une accessibilité de l'aéroport notamment depuis le Nord, une desserte par un réseau performant de transports en commun et notamment par la future ligne de tramway Envol, une veille sur les capacités d'accueil et le respect de l'environnement.

Le lien entre la gare Matabiau et l'aéroport, notamment dans la perspective de l'accroissement du trafic ferroviaire inhérent à l'arrivée de la ligne à grande vitesse à l'horizon 2020 sera aussi renforcé par une liaison Transport en Commun en Site Propre.

Par ailleurs, le transfert décidé par l'État, de certaines activités liées à l'aviation d'affaire ou la maintenance aéroportuaire sur l'aérodrome de Francazal, permettra l'amélioration de l'activité de l'aéroport.

• Conforter l'accessibilité routière de la métropole

Avec une forte augmentation des déplacements, dont 60 % se font en voiture, la gestion et l'aménagement du réseau routier doivent permettre la cœxistence des flux locaux, nationaux et internationaux, tout en assurant la lisibilité et la sécurité des grands itinéraires de transit et d'échange. Ce réseau routier primaire devra desservir efficacement les fonctions métropolitaines stratégiques : gare Matabiau, aéroport et zone économique aéroportuaire, pôles hospitaliers, Parc des Expositions et grandes zones d'activité de visibilité métropolitaine.

L'interconnexion des différents modes de déplacement doit s'accompagner d'une lisibilité externe importante. À ce titre, les portes métropolitaines, véritables pôles multimodaux, joueront un rôle majeur dans l'organisation des interfaces des systèmes de déplacements interne et externe de la Grande Agglomération Toulousaine.

2.2. Déployer une offre de services de niveau métropolitain

Le PLU veille à permettre l'implantation des grands équipements, qui confirmeront le rang européen de la Métropole, parmi lesquels :

• Le Parc des Expositions

La Communauté urbaine Toulouse métropole a décidé la réalisation d'un nouveau Parc des Expositions (PEX), qui se situera, sur les communes d'Aussonne et de Beauzelle, au nord du principal pôle d'emploi de l'agglomération (au nord-ouest de l'agglomération), à proximité immédiate de l'aéroport et sera desservi par le tramway. Il constitue le premier élément d'une opération d'urbanisation future dont il marquera l'image, la composition et le fonctionnement.

Ce nouvel équipement vise à accroître la capacité d'accueil d'évènements à forte valeur ajoutée tels que les grands colloques et congrès scientifiques, les foires, salons et manifestations grand public. L'enjeu est de positionner l'agglomération toulousaine sur ce marché nouveau, au niveau des standards européens voire internationaux.

Avec une ambition de près de 100 000 m^2 de surfaces couvertes à terme, il se positionnera au deuxième rang national en terme d'offre. Cet équipement a aussi vocation à structurer le développement des secteurs nord et est adjacents, caractérisés par des poches d'habitat pavillonnaire.

• Le pôle multimodal de Matabiau et son projet urbain associé

L'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux – Toulouse en gare de Matabiau, au cœur du centre ville et de ses tissus urbains constitués, constitue l'opportunité de faire émerger un projet urbain d'envergure, porteur de l'image d'une métropole européenne, contribuant au rayonnement de sa région.

La gare de Matabiau, actuellement 6e gare de France, va voir sa fréquentation s'accroître du fait de la Ligne à Grande Vitesse (hypothèse de référence : 16 millions de voyageurs ferroviaires / an à l'ouverture de la LGV), mais aussi de l'augmentation de l'offre de TER et de l'offre de transports urbains et interurbains.

L'aménagement d'un pôle multimodal autour d'une « grande gare contemporaine », comme l'évolution programmée du foncier ferroviaire permettront la mise en perspective d'un projet urbain, prolongement du centre ville, s'articulant avec le Canal du Midi et autorisant la régénération des faubourgs voisins. Une programmation urbaine ambitieuse, de logements, d'activités économiques et commerciales et d'équipements est envisagée. Elle s'attachera à organiser la mixité sociale, à qualifier les espaces publics et l'environnement urbain et à intégrer la problématique de l'accessibilité et des déplacements.

• Des équipements culturels au service de l'attractivité du territoire grand toulousain

Le Toulouse métropole compte favoriser l'épanouissement des activités et initiatives créatives en développant de nouveaux lieux dédiés à l'art et à la culture. La création de plusieurs équipements est projetée sur les années à venir :

- une salle dédiée aux musiques actuelles dans le quartier de Borderouge, au nord de Toulouse,
- la Maison Nougaro, un espace dédié à l'œuvre de l'artiste toulousain installé dans la maison éclusière Saint Pierre à Toulouse,
- un Centre de la Danse, permettant la valorisation du site architectural remarquable de la Grave, en coordination avec le projet Garonne *(Cf. chapitre III.1.1)*,
- le futur Centre de Diffusion de la Culture Scientifique, au sein, pour mémoire, du projet de quartier des Sciences.

L'expérience réussie des lieux dédiées aux arts de la rue et au cirque de l'Usine à Tournefeuille et de la Grainerie à Balma, pourrait se prolonger autour d'activités portées par les réseaux d'économie sociale et solidaire. Des réflexions sont en cours sur les besoins et les équipements complémentaires à imaginer : « pépinières d'entreprises culturelles », « hôtel à projet »…

• La mise à niveau du Stadium,

dont le nombre de places passerait de 36500 à plus de 40000, autorisant ainsi l'accueil d'évènements sportifs et spectacles d'envergure internationale.

• Un parc de la découverte aéronautique : Aéroscopia

Le parc de découverte aéronautique Aeroscopia à Blagnac sera le « Futuroscope de l'air ». Par son ouverture aux écoles, aux universités et au public, il aura pour ambition de conserver et de valoriser le formidable patrimoine aéronautique de Toulouse et sa région. Seront par exemple présentés dans une nef de 5 500 m^2 : la Caravelle, le Concorde, le premier Airbus et le Super Gupy.

• L'aménagement de l'hypercentre toulousain

Une centralité de niveau métropolitain de qualité est essentielle pour l'attractivité des grands congrès, des manifestations européennes.

La mise en valeur, l'accessibilité et l'animation de l'hypercentre de Toulouse, confortées par l'arc culturel contribuera à accroître la visibilité internationale et hisser Toulouse métropole au rang de métropole européenne.

• Des réserves foncières pour de futurs équipements structurants

L'évolution de l'agglomération vers un statut de métropole européenne impliquera à l'avenir la réalisation de nouveaux équipements de niveau métropolitain complémentaires, qu'ils soient culturels, sportifs, sanitaires voire administratifs, souvent fort consommateurs d'espace.

Les documents d'urbanisme identifieront les réserves foncières, dans lesquels ces équipements pourraient à l'avenir être implantés.

2.3. Développer un maillage des infrastructures logistiques

Les livraisons de marchandises sont considérées comme un élément incontournable du développement économique et social des villes, dans la mesure où elles permettent l'approvisionnement de la métropole et facilitent les échanges marchands.

La réorganisation de la logistique poursuit des objectifs environnementaux, sanitaires, voire sécuritaires, mais elle conditionne aussi à l'attractivité de la métropole toulousaine. En effet, le rayonnement de l'agglomération sur le plan économique passe par le maillage et l'efficacité des infrastructures logistiques. Il faut également noter que la logistique urbaine étant soumise à des logiques économiques, dans un contexte de forte croissance, la mise en place d'actions repose sur l'adhésion de toute la chaîne logistique, de l'expéditeur au destinataire.

Le Plan des Déplacements Urbains prend en compte la question des livraisons de marchandises notamment en recommandant l'extension de la Charte livraisons du centre-ville au périmètre du PDU, la création de sites de redistribution de marchandises et l'adaptation des itinéraires dédiés aux marchandises.

• La logistique urbaine

Le développement de plateformes ou centres de logistique urbaine au plus près des zones denses, contrairement à ce qui a prévalu ces dernières décennies doit permettre de diminuer les kilomètres parcourus et les pollutions engendrées, mais aussi d'accroître la productivité des opérateurs et des villes elles-mêmes. La restauration du foncier logistique en ville constitue donc un intérêt stratégique majeur.

La problématique des livraisons de marchandises doit donc être intégrée en amont dans les politiques d'urbanisme et dans les projets menés par les urbanistes, les architectes et les aménageurs (densité urbaine autour des axes de transport lourd, intégration de la livraison dans les nouveaux projets immobiliers importants, les ZAC et les ZAE).

Les orientations du PADD portent sur :

- la mise en œuvre d'un véritable maillage des infrastructures logistiques, en valorisant les chaînes multimodales (mutualisation avec le réseau ferré), pour permettre un transport de masse jusqu'aux frontières des secteurs denses et sensibles, où le transport léger et peu polluant du « dernier kilomètre » prendra la relève
- la relocalisation des plateformes ou centres de distribution de marchandises en milieu urbain grâce à une politique foncière encadrée par le PLU
- l'aménagement de zones de livraisons adaptées
- la réservation dans les projets urbains d'espaces de distribution, tout en s'assurant de la mobilité des personnes grâce à un partage réfléchi de l'espace public

Sur Toulouse et notamment son hyper centre, où chaque mois plus de 3 000 tonnes de marchandises sont livrées, la réservation de ces espaces (500 à 5 000 m2) se fera au plus près de l'extérieur de l'anneau des boulevards et du périphérique La réalisation d'espaces logistiques contrôlés (à l'image de la place du Capitole et du Square Roosevelt) est aussi prévue.

• La logistique longue distance

Le pôle logistique historique de l'agglomération toulousaine se situe au Nord de la RD 820, notamment sur la zone d'Eurocentre et de sa concentration des principales entreprises de négoce, de logistique. Ce pôle atteint toutefois ses limites en termes de sites d'accueil. Il est donc nécessaire d'assurer, le développement de nouveaux sites en les répartissant sur le territoire communautaire afin d'atteindre un meilleur équilibre et une meilleure efficacité du service.

Le PLU veillera à permettre la réalisation de l'extension d'Eurocentre, sur le nord de la commune de Saint-Jory ainsi que le développement d'un site logistique complémentaire, localisé sur Euronord à Saint-Jory et à proximité du futur BUN, et de la gare de triage de Lespinasse.

La localisation au Sud de l'agglomération d' une nouvelle base logistique reste à trouver.

D'autre part, les potentialités foncières offertes par le Marché d'Intérêt National (MIN) pourront être valorisées pour des actions dans le domaine de la distribution alimentaire et sa sécurisation (traçabilité, sécurité de l'approvisionnement, circuits courts et valorisation de la production locale) et en faire ainsi un équipement majeur du Nord de l'agglomération.

2.4. Développer le tourisme urbain

L'agglomération toulousaine a un fort potentiel de développement touristique. Elle est particulièrement attractive, en termes de tourisme d'affaire, lié notamment à l'industrie aéronautique. Pour attirer à l'avenir, un public plus large et développer le tourisme d'agrément, elle souhaite valoriser davantage ses atouts : son patrimoine local (notamment le tourisme fluvial à travers l'aménagement du Canal du Midi et de la Garonne) et scientifique (via le Muséum, la Cité de l'Espace, Aéroscopia, l'usine Lagardère).

De nouveaux équipements comme le futur Parc des Expositions permettront d'attirer de nouveaux visiteurs, dans le cadre de congrès, d'expositions et de grandes manifestations.

Le développement touristique nécessite la garantie d'une qualité globale d'accueil, notamment par une amélioration de l'offre hôtelière. Sur le plan quantitatif, il s'agit de renforcer la capacité d'accueil dans l'hôtellerie classique, en s'efforçant de limiter la croissance de l'offre para hôtelière, et sur le plan qualitatif de développer des produits reflétant l'identité toulousaine, par opposition à la standardisation qui a prévalu ces dernières années (chaînes hôtelières).

Les orientations du PADD portent sur :

- la requalification du parc existant sur le centre ville de Toulouse
- en dehors, la redéfinition des logiques d'implantation des hôtels : les hôtels seront préférentiellement localisés le long des axes de transport en commun ou territoires ayant des fonctions complémentaires, définies (Ouest et Est : hôtellerie à vocation d'affaires ; Nord : hôtellerie en lien avec le Parc des Expositions ; Sud : hôtellerie dédiée aux chercheurs, techniciens et clientèle hospitalière ; Centre : clientèle touristique).

L'amélioration de l'offre touristique s'appuiera aussi sur un remaniement de la signalétique.

Enfin, pour valoriser le potentiel touristique, la Communauté urbaine a créé la SEM « So Toulouse », dont l'objectif est de fédérer les acteurs du tourisme autour d'une marque visant à promouvoir le territoire en améliorant sa visibilité. L'enjeu est d'orchestrer de grands rendez-vous et d'accueillir de nouveaux évènements susceptibles d'accroître le rayonnement de la métropole toulousaine.

Chapitre 3 :

Offrir une diversité de sites d'accueil économique, spécialisée et complémentaire

Les 400 000 emplois de Toulouse métropole ne sont bien entendu pas uniformes dans les métiers et activités qu'ils constituent. Les typologies immobilières nécessaires à leur accueil couvrent un large spectre que l'offre territoriale de la Communauté doit anticiper et accompagner. Plusieurs objectifs ont été identifiés :

- Sécuriser à long terme les espaces nécessaires aux activités industrielles et services associés, notamment pour le pôle aéronautique de niveau mondial de la sphère productive.
- Caractériser et donner une identité à chacun des sites, après regroupement des Zones d'Activités Économiques sous des appellations cohérentes.
- Développer l'économie résidentielle au plus près de la population, ce qui implique de favoriser la création de nouveaux produits immobiliers.
- Privilégier les mutations des ZAE anciennes.
- Renforcer l'offre de services dans les zones d'activités, notamment les sites d'intérêt métropolitain.

Ces objectifs sont traduits sur le territoire, en fonction des différents types d'activités : en effet, le tissu économique est constitué de sphères assez distinctes, qui ont des besoins spécifiques en matière de sites d'accueil (industrie, services marchands).

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

La sphère productive réunit les chaînes industrielles des donneurs d'ordres et l'ensemble des services aux entreprises. Elle peut être assimilée aux pôles de compétitivité. Elle a besoin de larges espaces dédiés autour des principaux donneurs d'ordres industriels et de centralités tertiaires autour des infrastructures et équipements métropolitains. La concentration de ces activités est une nécessité fonctionnelle et obéit à des critères notamment d'accessibilité aux équipements et infrastructures.

Les objectifs du PLU pour ce type d'activité consistent à :

- conserver des capacités d'accueil pour les activités aéronautiques à proximité des bureaux d'études d'Airbus et des accès aux pistes (ouest et nord-ouest de l'agglomération),
- à densifier les Zones d'Activités Économiques par exemple autour du boulevard Eisenhower,
- à créer de nouveaux espaces pour de nouvelles filières, autour du MIN-Fondeyre et de Purpan-Cartoucherie pour rapprocher santé et alimentation et pour les Éco-activités.

3.2. Développer une économie résidentielle au plus près de la population

L'économie résidentielle regroupe les activités nécessaires à l'autonomie des bassins de vie, et notamment les services, les commerces et les activités nécessitant de grands espaces comme l'artisanat, la construction, le négoce… Elle doit développer des activités au plus près de la population, tout en prévoyant des sites dédiés lorsque ces activités sont incompatibles avec les flux et les temporalités des secteurs résidentiels (construction, artisanat, PME, logistique urbaine…).

Le développement de l'économie résidentielle passe par une installation d'activités commerciales, de services et/ou artisanales, dans les quartiers à dominante d'habitat, sous réserve qu'elles n'entraînent pas d'activités nuisantes incompatibles avec la proximité de l'habitat.

De ce fait, Le PLU encouragera les implantations commerciales et artisanales dans les tissus résidentiels existants ainsi que dans les opérations d'aménagement mixtes.

De nouvelles Zones d'Activités Économiques généralistes (Parc de l'Escalette, Extension de Montredon/Montrabé, Cassiopée, Lasbordes, le long du BUN, Écopole, etc.) complèteront cette offre, qui tiendra compte des zones existantes des territoires voisins (Cf. Labège-Innopole et Portet-Roques, représentant près de 30 000 emplois, mais aussi de celles en projet, comme celle sur la commune de Merville impactant les opérations du PEX et de Cassiopée ou la zone de Saint-Sulpice aux abords de la zone de Lasbordes).

La localisation de cette activité économique résidentielle, hors sites dédiés au titre du Schéma de Cohérence Territorial, se fera préférentiellement sur les sites contraints du territoire (franges d'axes transport, zones PEB…).

Par ailleurs, la mixité des fonctions activités/habitat

dans les opérations d'aménagement mixte ou de renouvellement urbain implique de rendre acceptable le partage des espaces public et privé.

La Communauté urbaine souhaite mettre en place les préconisations permettant l'innovation en matière de produits et programmations immobilières, suivantes :

- le développement de typologies de bâti variées : village artisanal, immeuble multifonctions, mode de gestion des espaces et des temporalités, services mutualisés,
- l'identification et le traitement des zones interstitielles,
- la hiérarchisation des nuisances admissibles : flux, bruit, visuel, proximité,
- la mise en concurrence dans ses opérations d'aménagement des opérateurs immobiliers pour l'attribution de lots à vocation artisanale et industrielle, comme pour le tertiaire afin de tendre à une qualité architecturale des bâtiments.

3.3. Favoriser la mutation et la requalification des parcs d'activité existants

Les Zones d'Activités Économiques existantes constituent un atout majeur pour l'agglomération toulousaine. Elles disposent d'espaces à faible densité avec un bâti au coût amorti, d'accès largement dimensionnés et concernent des acteurs, propriétaires et occupants, soucieux de valoriser leur patrimoine ou leur image. Leur fonctionnement durable est un enjeu essentiel.

Les principaux objectifs du P.L.U en matière de mutation de ces zones sont de permettre une mixité de leurs activités industrielles et artisanales pour :

• Faciliter l'extension des activités des pôles de compétitivité voisins. Il s'agit des zones :

- du Chapitre pour les extensions de l'Oncopole,
- de Montaudran pour les extensions de Montaudran Aerospace,
- de Thibaud pour les extensions de Basso-Cambo,
- d'Aéronautique-Colomiers pour les extensions de Saint-Martin/Ramassiers.

• Desserrer, vers les nouvelles zones d'activités généralistes (Cf. chapitre précédent II.3.2) les activités consommatrices d'espaces pour favoriser les valorisations immobilières des zones du Chapitre, Thibaud, RD 820… La recomposition de la zone d'activité historique de la RD 820 nécessitera quant à elle une action publique d'aménagement.

Une modification de la destination des sols visant à autoriser pour certaines d'entre elles une mixité activités/habitat (Montaudran) est donc envisagée.

Les Zones d'Activités Économiques restantes feront l'objet d'une requalification, reposant sur une amélioration et un retraitement des profils de voirie, du mobilier urbain et de la signalétique. Une « ligne ZAE », notamment par une harmonisation des plantations et une mutualisation de l'entretien des espaces verts ou encore par l'application de chartes de développement durable (ex : convention Oncopole) sera mise en œuvre.

3.4. Renforcer l'offre de services dans les zones d'activité

Le PLU veillera à favoriser l'implantation dans les zones d'activités, existantes ou nouvelles, notamment dans les sites d'intérêt métropolitain, de nouveaux services aux entreprises (sous-traitance, nettoyage, entretien, maintenance, reproduction, informatique…) et à leurs salariés (crèche, restaurant d'entreprise, commerce de service).

Le renforcement de l'offre de services de ces zones s'appuiera aussi sur l'amélioration de leur desserte par les infrastructures, notamment de transport en commun et de télécommunications via l'Infrastructure Métropolitaine de Télécommunications.

3.5. Conforter l'activité agricole

L'activité agricole, au-delà des fonctions nutritionnelles ou régulatrices de notre environnement (régulation du climat, protection des sols, prévention contre les catastrophes naturelle, fertilité des sols, épuration de l'eau), qu'elle peut avoir, doit être considérée comme une activité économique à part entière, source d'emplois et aussi d'innovations dans des domaines comme l'alimentation, la santé à travers la pharmacopée, l'énergie avec le bois de chauffage et la tourbe, la construction et ses matériaux.

Le PLU entend favoriser la compétitivité de cette activité agricole à travers l'autorisation de la diversification des pratiques, des filières, des productions et des services (distribution, agritourisme…). L'accent est porté sur le développement d'une approche économique complète intégrant transformation et distribution, en impulsant de nouvelles méthodes et références technico-économiques.

PARTIE III
UNE MÉTROPOLE À VIVRE



Une nouvelle façon de concevoir la ville s'impose aujourd'hui face aux enjeux du développement durable. Le principe d'un développement soutenable reposant sur l'orientation d'une intensification de la Ville, nécessite la mise en œuvre d'un environnement qualitatif à travers un urbanisme de projet et un aménagement soucieux du cadre de vie. La communauté entend s'engager à travers son PLU, à garantir un tel environnement et continuer à faire de son territoire une métropole agréable à vivre.

Cette Ville à vivre repose sur :

- la mise en valeur du patrimoine naturel de l'agglomération, à travers l'affirmation d'une trame verte et bleue,
- l'affirmation d'un environnement urbain convivial, reposant sur la qualification du paysage urbain, de son urbanisme et de son environnement bâti, répondant ainsi à certains des objectifs climatiques du Grenelle 2,
- la préservation de ses ressources,
- l'assurance de la protection et de la santé de ses citoyens.

Chapitre 1 :

Mettre en œuvre sur le territoire une Trame verte et bleue

La métropole toulousaine se caractérise par une topographie marquée, formant des paysages variés : vallée de la Garonne, vallée de l'Hers, terrasses à l'ouest, premiers coteaux du Lauragais à l'est… Cependant, l'urbanisation de ces dernières décennies a souvent entamé la qualité de ces paysages, et par voie de conséquence effacé la lisibilité des sites dans lesquels elle se déploie.

Ce cadre paysager constitue pourtant une opportunité pour mieux gérer les liens entre nature et urbanisation, voire offrir aux habitants un cadre de vie de qualité.

Aussi, la Communauté Urbaine Toulouse métropole a engagé la mise en œuvre sur son territoire d'une trame verte et bleue, reprise dans le cadre de ses politiques urbaines.

Cet ensemble constitué, d'une part par les cours d'eau, plans d'eau et les espaces végétalisés qui leur sont associés, et complété d'autre part des grands ensembles naturels et des espaces assurant leur connexion, participe à l'objectif du Grenelle 2 de constituer à l'échelle des territoires régional et national, une même trame verte et bleue.

Cette trame préservée de toute urbanisation permet ainsi de préserver les perspectives visuelles lointaines existantes, les terrasses comme les lignes de crêtes, identifiés au ScoT de la grande agglomération toulousaine.

1.1. Mettre en valeur le réseau hydrographique et ses espaces

L'agglomération toulousaine cherche à reconquérir l'eau et ses multiples usages, pour rendre la Garonne et ses affluents comme ses canaux à ses habitants. En effet, ce fleuve avec ses berges et ses îles constitue avec ses autres cours d'eau le plus vaste espace de respiration de l'agglomération, auquel tous les habitants doivent légitimement pouvoir accéder.

Le principal projet, d'envergure métropolitaine, concerne le lit majeur de la Garonne, de la confluence avec l'Ariège au Sud à la commune de Saint-Jory au Nord. Sept communes de Toulouse métropole sont comprises sur ce périmètre de 3 500 ha qui s'étend sur 36 km de fleuve : Toulouse, Blagnac, Beauzelle, Fenouillet, Seilh, Gagnac et Saint-Jory.

- **La Garonne et le Grand Projet Axe Garonne :**

Cet axe structurant est support de nombreux usages et fonctions : corridor écologique (Natura 2000), élément du paysage et du patrimoine (sites classés), support d'activités (production d'eau potable, assainissement) et de loisirs (sport, détente), élément du tourisme et de la culture locale et itinéraire de déplacements (modes doux, navigation). Le projet Axe Garonne associe opérations d'urbanisme et valorisation d'espaces agricoles, de nature, et bases de loisir jouxtant la Garonne. Il se décline selon quatre séquences géographiques, présentant des enjeux et spécificités particuliers :

- **Garonne Aval :**

Cette partie du projet vise à relier les territoires, à fédérer les communes riveraines de la Garonne aval autour d'une dynamique commune : le « parc fluvial et agricole ». Elle consiste à conforter la continuité du corridor écologique, à assurer des continuités de cheminement en bord de Garonne du nord au sud et à installer des « Portes Garonne » permettant d'alimenter le réseau.

Le PLU veillera à autoriser le développement des activités de loisir liées à la nature et à l'eau mais aussi l'installation et la pérennisation des zones d'agriculture.

- **Arc Culturel :**

Le projet cherche ici à mettre en avant la dimension urbaine et historique du fleuve.

Il s'agit d'abord de faciliter les accès et les échanges entre berges hautes et basses, et d'assurer un réseau de cheminements continu sur les berges basses. Un autre objectif est de rendre le fleuve navigable et accessible à tous les habitants, en conciliant l'ensemble des usages, grâce à des ponts d'embarquement et de débarquement connectés à la ville. Le potentiel multimodal des ports sera conservé et affirmé. Enfin, le patrimoine architectural et culturel depuis et vers la Garonne sera mis en scène.

- **Parc Toulousain :**

Une fois le Parc des Expositions déplacé, l'île du Ramier est appelée à être transformée en parc arboré, pour retrouver une ambiance de détente, de loisirs et de culture, qui évoquera l'âme du « parc toulousain » du début du XX^{e} siècle. Pour ce faire, l'île deviendra principalement piétonne, les berges seront renaturées sur une épaisseur conséquente, les continuités de cheminement seront assurées du nord

au sud en bord de Garonne et en lien avec les quartiers avoisinants, de grands espaces polyvalents seront créés (clairières, grand parc arboré), et enfin, des programmes et de nouvelles activités pédagogiques (en lien avec l'environnement), de loisirs, de culture seront développés.

- **Garonne Amont :**

L'aménagement de ce territoire appelé « Confluence Garonne Ariège » reposera sur la création d'une Réserve Naturelle régionale, permettant de conserver un espace de nature aux portes de Toulouse.

- **Les affluents de la Garonne et les canaux :**

Le reste de l'agglomération est aussi marqué par la présence de nombreux affluents de la Garonne et leurs cours d'eau, dont parmi les principaux :

- l'Aussonnelle et ses cours d'eau (Gajéa, Coubet, Panariol, Rouchet et Chauge),
- le Touch à l'ouest,
- l'Hers à l'Est avec la Marcaissonne, la Saune, la Sausse et la Seilhone.

Les canaux du Midi et Latéral, ainsi que les gravières du sud-ouest toulousain et du nord toulousain garonnais complètent cet ensemble.

Ces cours d'eau ainsi que leurs rives, qui constituent parfois des espaces naturels d'expansion des crues sont des zones humides, présentant un intérêt écologique et de biodiversité.

Le PLU permet la préservation de ces espaces, dont l'intérêt écologique est avéré du fait des espèces rares de la faune et de la flore qu'ils abritent, à travers notamment leur classement en zone Naturelle : ces zones sont classées pour la majeure partie en zone naturelle et d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) et en zone d'importance pour la conservation des oiseaux (ZICO).

Ces orientations du PLU s'inscrivent dans celles du SDAGE Adour Garonne, visant à :

- restaurer les fonctionnalités naturelles des milieux aquatiques
- maintenir une quantité d'eau suffisante dans les rivières et les nappes.
- réduire les sources pollutions diffuses de toutes origines notamment dans les secteurs prioritaires pour l'Alimentation en Eau Potable (AEP).

1.2. Protéger et valoriser les espaces de nature et leurs continuités écologiques

La trame verte et bleue s'appuie, hormis le réseau hydrographique, sur un maillage de bois, forêts, ripisylves, haies, espaces verts récréatifs. Ce maillage est composé de :

- la margelle boisée de la première terrasse ouest,
- la forêt de Bouconne,
- les boisements alluviaux et des pentes associés aux cours d'eau (Garonne, Aussonnelle…) et alignements de canaux (dont le boisement du campus de Rangueil),
- le boisement de la margelle plaine Garonne/ première terrasse (Tournefeuille-Colomiers),
- divers boisements de plaine (bois de Fontbeauzard, de Maurens à Cugnaux) et de coteaux (vallons boisés et coteaux de Saint-Orens et de Quint, des contreforts du Lauragais, bois de Pourvouville et coteaux sud de Garonne),
- les formations boisées des principales bases de loisirs (La Ramée, Pech David, Argoulets),
- les espaces ouverts naturels (prairies, landes…), hormis l'ensemble des prairies humides rattachées aux principaux cours d'eau, tels que :
  - les pelouses sèches et friches de falaises des coteaux sec de Pech David, Pourvourville et Pechbusque,
  - les prairies et pelouses des coteaux du Lauragais,
  - les prairies de fauche et pâturage de première terrasse ouest de Garonne (abords de Bouconne)
- les espaces agricoles attenants,
- les contreforts Est du Lauragais.

Afin de permettre la continuité de ce maillage vert et bleu jusqu'au cœur d'agglomération, le PLU favorisera la préservation de ces espaces et des liaisons écologiques entre eux, notamment dans les sites d'urbanisation future, afin d'assurer les échanges faunistiques et floristiques et le cheminement des habitants, par leur classement en zone Naturelle.

Il pourra établir des préconisations veillant à limiter la constructibilité en lisière de ces espaces, à éviter le fractionnement des continuités écologiques par des chemins imperméabilisés ou clôtures, à limiter les impacts indirects des aménagements sur les sites d'intérêt patrimonial.

Le PLU s'appuiera aussi sur les zonages des inventaires spécifiques (ZNIEFF I & II, APPB, Natura 2000, ZICO…) et les outils réglementaires (Espaces boisés).

La gestion de ces espaces sera renforcée à travers de nouveaux outils : le Grand Projet Garonne, le Programme d'actions Zones Humides de Garonne aval, la Charte Forestière de Territoire du Massif de Bouconne, le Projet de Parc naturel urbain de Pin Balma…

1.3. Développer le maillage vert dans la ville

Certaines parties du territoire urbanisé communautaire révèlent un déficit d'espaces verts publics. Pour autant, les parcs, jardins, squares, prairies constituent des espaces de respiration, de fraîcheur comme de détente et de loisirs, participant à l'amélioration du cadre de vie et au confort des habitants.

Le PLU entend affirmer la présence en milieu urbanisé d'espaces végétalisés, à créer ou à restaurer, qui passe par :

- l'aménagement de liaisons vertes dans les opérations d'urbanisme,
- la valorisation en espaces verts de friches et délaissés en milieu urbain,
- la mise en valeur des espaces privés végétalisés (cœurs d'îlots, jardins de grande qualité),
- l'accroissement des plantations dans l'espace public et aux abords des voies,
- le développement de toitures et façades végétalisées, des noues et autres systèmes de récupération à ciel ouvert des eaux de ruissellement,
- la préservation des boisements d'intérêt.

Par ailleurs, la présence d'espaces verts en milieu urbain sera renforcée par la constitution sur le territoire communautaire d'un maillage de parcs urbains, espaces de « respiration », en transformant certains espaces naturels « résiduels » insérés dans le continuum urbain en parcs, accessibles au plus grand nombre *(Cf. projet de parc urbain de Pin-Balma et projets potentiels : de la plaine des Monges à Launaguet et domaine de Rivoyre à Fontbeauzard et des carrières à l'ouest de Colomiers)*. Ils complèteront les espaces existants que sont les zones de loisirs de la Ramée, de Sesquières, des Argoulets, de Pech David, Quinze Sols et les espaces prévus au sein du projet Garonne.

Chapitre 2 :
Assurer un environnement urbain convivial

Réhabiliter le « vivre en ville » implique d'agir à la fois sur l'environnement urbain (espaces publics minéralisés, espaces vert, composition urbaine…) comme bâti. Par ailleurs, la qualité de l'urbanisation est une condition nécessaire à la réussite de l'enjeu de densification. Elle passe par la (re)qualification du paysage urbain, la reconnaissance des patrimoines architectural et urbain, vecteurs d'identité, l'embellissement de l'espace public, le développement de types d'habitat et d'architecture variés.

2.1. Qualifier le paysage urbain

En l'état actuel, le territoire urbanisé de Toulouse métropole est une agrégation d'urbanisations, historiques, d'après guerre et récentes, de tous types (lotissements, opérations d'aménagement, diffus…) formant un continuum urbain sans repères spécifiques De ce fait, hormis les centres historiques ou les urbanisations anciennes d'avant 1945, l'agglomération manque d'éléments identitaires et/ou de repères.

Avec les projets d'urbanisation envisagés, ce continuum urbain est appelé à s'étendre aux communes périphériques de l'est et aux communes de seconde couronne de l'ouest.

Le développement d'éléments structurants au sein de l'urbanisation est nécessaire. Il s'appuierait sur l'aménagement :

- de grands espaces verts et/ou parcs urbains, mentionnés au chapitre III. 1.4
- des noyaux ou cœurs de bourgs historiques,
- du réseau des départementales historiques, notamment celles appelées à être recomposées pour accueillir des infrastructures en site propre, en voies urbaines.

Certaines d'entre elle, marquées par une urbanisation mitée et une activité commerciale diffuse, constituent des entrées de ville de la métropole (RD 820, 120…). L'amélioration qualitative de leur environnement constitue un enjeu.

L'aménagement de ces entrées de ville par le biais de la réglementation de leur urbanisation et de l'affichage publicitaire doit permettre de garantir dans le temps la qualité paysagère et bâtie de ces traversées urbaines singulières.

2.2. Valoriser le patrimoine architectural et urbain

Le territoire de Toulouse métropole dispose d'un patrimoine bâti et de paysages urbains d'une grande richesse. Néanmoins, de fortes et multiples pressions urbaines entraînent sa fragilisation ou sa dévalorisation.

Le patrimoine bâti de la Ville centre avec son secteur sauvegardé, ses monuments et ses espaces remarquables (places du Capitole, Wilson, etc.) constitue le premier d'entre eux. Cependant l'agglomération bénéficie d'autres ensembles ou bâtiments dont la valeur patrimoniale est reconnue. Ils représentent des éléments identitaires pour ses habitants.

Préserver, conserver voire mettre en valeur ce patrimoine, notamment le patrimoine moderne, souvent mal reconnu, est une des orientations du PADD.

La préservation et la valorisation du patrimoine ne doivent cependant pas empêcher l'évolution et la mutation du territoire urbanisé.

Le PLU cherchera donc à instituer :

- des protections lorsqu'un édifice ou un ensemble urbain le justifient
- des principes destinés à mettre en valeur les constructions existantes présentant un intérêt architectural qui ne devront cependant pas faire obstacle à la réalisation de travaux de conception contemporaine dès lors que seront mis en valeur les éléments d'intérêt de la construction existante.
- des principes d'insertion des constructions nouvelles au paysage urbain et architectural environnant qui devront à la fois être l'expression d'une préservation et d'une valorisation mais aussi permettre une harmonieuse transformation des tissus urbains.

2.3. Améliorer la qualité de l'espace public et redéfinir sa place dans le lien social

L'espace public est un lieu de vie ouvert à tous, c'est la partie la plus visible et la plus partagée de la ville. Le patrimoine qui le compose participe à forger l'identité du territoire.

Sa qualité est liée non seulement à son caractère esthétique, mais aussi à son usage. Elle vise à favoriser le confort et la sécurité des modes de déplacement, ainsi qu'une utilisation partagée et conviviale de ces espaces.

Pourtant, la Ville a souffert ces dernières décennies d'aménagements réalisés en faveur de l'automobile. Il est donc nécessaire d'améliorer l'organisation actuelle de l'espace public, pour qu'il devienne accessible à tous en toutes circonstances et en tous modes, offre une véritable sécurité à ses habitants et soit agréable à voir et à vivre, tout en favorisant le lien social.

• Favoriser l'espace public comme lieu de la vie civique et sociale

L'espace public est un lieu de vie qui appartient à tous les habitants, qui s'y déplacent et s'y côtoient. Il doit permettre à la communauté des citadins de se retrouver et d'échanger sans conflit. Des espaces publics de rencontre sont donc à réinventer.

L'amélioration de la capacité des espaces publics à accueillir dans de bonnes conditions une grande diversité d'usages, de pratiques et de manifestations collectives permettra que le partage et le lien social se développent.

Le PLU vise à favoriser l'implantation autour de ces espaces publics, des diverses fonctions urbaines nécessaires - commerces de proximité, services publics ou non, équipements…, - afin de rapprocher l'offre de consommation courante (produits de première nécessité, achats hebdomadaires), les services (de santé en particulier pour les personnes âgées) et les équipements (notamment scolaires pour les familles) des populations.

De nombreux projets d'aménagement sur ces espaces conforteront leur revitalisation.

Sur Toulouse, le réaménagement des espaces publics du centre ville, en lien avec le projet d'arc culturel Garonne témoigne de cette volonté. Les axes de ce projet, outre l'animation des rives de Garonne, sont une identification et une meilleure valorisation des éléments remarquables, l'aménagement des allées Jean-Jaurès, la création d'un arc piétonnier reliant les places Belfort, Bachelier, Saint-Aubin et Dupuy. L'espace public est aussi mis en exergue dans le projet du Quartier des Sciences autour de la recomposition des allées Jules-Guesde, qui pourra accueillir des manifestations et des expositions ponctuelles.

D'autres projets, sur les espaces de centralités des communes périphériques sont aussi prévus.

• Requalifier l'espace public, en le rendant notamment mieux confortable, accessible et sûr

L'accessibilité des espaces publics est une préoccupation fondamentale

Des mesures seront prises en vue d'adapter la voirie (trottoirs, chaussées, mobilier urbain) de manière à encourager les modes doux et de leur faciliter l'accès au réseau TC, aux services et aux équipements publics. L'aménagement de l'espace public, notamment en faveur des cycles sera favorisé : pistes, couloir de bus élargis, équipements de stationnement, etc. L'amélioration de cette accessibilité portera également sur des mesures en faveur des personnes à mobilité réduite et handicapées, qui rencontrent encore trop de difficultés dans leurs déplacements.

Enfin, pour sécuriser l'espace public, des mesures concernant la limitation de vitesse, la multiplication des zones de circulation apaisées, le traitement des points dangereux, comme des traversées piétonnes seront prévues.

Le confort de l'espace public sera facilité par la qualité des matériaux, la lisibilité des cheminements et la structure des voies et des trottoirs.

L'esthétique sera améliorée grâce à la mise en place d'un mobilier urbain de qualité : éclairage, trottoirs, bancs, parcs sécurisés ou encore arceaux de stationnement pour les vélos. Le traitement des enseignes, affichage publicitaire, occupations de l'espace, signalétique… sera aussi pris en compte.

La conjugaison harmonieuse du minéral et du végétal qui accroît le sentiment de confort et de tranquillité sera encouragée.

2.4. Développer un aménagement durable

L'aménagement de nouveaux quartiers résidentiels ou de zones dédiées à l'activité sur le territoire communautaire répond à une volonté de qualité environnementale, guidée par l'innovation et l'expérimentation : économie d'espaces, approche urbanisme-déplacements intégrée, traitement paysager des espaces verts, gestion des eaux pluviales, qualité environnementale des constructions, utilisation d'énergies renouvelables… D'autres expériences en termes d'intégration de la

nature et de l'agriculture périurbaine en tissu urbain doivent être également mises en œuvre.

Ces quartiers ne constituent pas des territoires d'exception mais d'innovation, intégrés dans le tissu urbain, représentatifs d'une démarche concernant toute la métropole et générateurs d'effets d'entraînement déjà sensibles.

Une charte « ÉcoQuartiers », présentant la vision stratégique et politique de cet aménagement durable et sa traduction sur le plan technique et opérationnel, est en cours d'élaboration.

Cette innovation et les nouvelles technologies qu'elle implique (par exemple matériaux écologiques, nouvelles sources d'énergie, orientation cardinale et densification des nouvelles constructions), devant transformer la ville, ses formes urbaines et ses espaces publics, le PLU veillera à l'émergence d'un nouveau paysage urbain, favorisant le cadre de vie et le confort de l'habitat.

2.5. Garantir un environnement bâti de qualité

L'environnement bâti est un élément essentiel de la ville : il la caractérise d'un point de vue esthétique par son architecture, témoigne de son histoire et participe ainsi à forger une certaine identité du territoire. Sa qualité influe sur les conditions de vie des habitants mais aussi sur l'environnement dans son ensemble, dans la mesure où le secteur du bâtiment constitue la seconde source d'émission de gaz à effets de serre. L'amélioration de cet environnement bâti poursuit donc un triple objectif :

- assurer un confort à travers des formes urbaines innovantes,
- garantir des conditions de vie de qualité à la population,
- réduire les pollutions engendrées par les bâtiments.

La communauté urbaine mènera des actions sur l'habitat et le parc tertiaire, à la fois sur le neuf et l'ancien, notamment en maîtrisant les conditions d'aménagement et en encourageant l'innovation architecturale et l'optimisation des savoir-faire.

• Assurer un confort urbain autour de formes bâties innovantes

Le territoire urbanisé de Toulouse métropole se caractérise par une densité faible.

L'espace devenu une ressource rare, le PLU affirme la volonté de l'économiser en développant des modes de production de l'urbain favorisant un cadre de vie confortable à la population, tout en veillant à l'intensification de la ville.

La conception d'espaces de vie préservant le sentiment d'autonomie et d'intimité (habitations jumelées, accolées, superposées…), tout en favorisant le lien social entre les habitants (espaces communs…), ménageant les transitions avec le voisinage, et respectant et valorisant l'identité des lieux facilitera cette intensification de la ville. Elle s'accompagnera d'une incitation à la conception de typologies plus urbaines, de nouvelles formes d'habitat collectif, la promotion de l'habitat intermédiaire, comme de l'habitat individuel dense, couplées à l'accueil d'activités mixtes.

Le PLU encouragera la créativité dans la conception des formes urbaines, en lien avec le développement et la qualification des espaces publics, nécessaires pour assurer un cadre urbain confortable.

• Réhabiliter l'habitat existant

La réhabilitation de l'habitat existant est nécessaire pour éviter que des ménages aient à vivre dans des logements dangereux, insalubres et indignes. Au niveau des quartiers anciens, des opérations de renouvellement ou de régénération urbaine (réhabilitation ou démolition) seront menées pour recycler le bâti dégradé et ainsi améliorer les conditions de vie des habitants.

La remise à niveau de logements inadaptés ou insalubres représente aussi un potentiel important de développement, pour atteindre les objectifs de production de logements, tout en limitant l'étalement urbain.

Les efforts entrepris sur le parc existant, sur le plan énergétique, de la qualité d'usage et du niveau de confort, permettront de répondre à l'enjeu de mixité sociale, en redonnant de l'attractivité à l'ancien par rapport au neuf, pour que l'écart qualitatif ne se creuse pas.

L'attention sera portée sur tous les segments potentiellement fragiles du parc existant, c'est-à-dire sur les logements du tissu ancien des centres et faubourgs, datant des années 1950 à 1970 et de catégorie énergétique E, F, G. Les actions menées concerneront prioritairement les quartiers d'habitat social - environ 18 % du parc de logements sociaux est en classe de performance énergétique E, F ou G, et 32 % en classe D, soit un total de 22 000 logements sur Toulouse métropole -, les copropriétés fragiles mais aussi le parc de logements privés dégradés ou énergivores.

Elles prendront la forme de réhabilitations, de restructurations, voire de reconstructions notamment dans le cadre de projets relevant du Programme National de Rénovation Urbaine.

Le défi est de ramener ces bâtiments a minima sur une classe C afin d'améliorer leur performance énergétique et permettre ainsi des économies de charges aux locataires (économies d'énergie, d'eau). Dans le parc public, la réhabilitation

énergétique doit atteindre 2000 logements par an.

Concernant le parc privé, les propriétaires seront incités à faire des travaux permettant des économies d'énergie.

● Viser une qualité environnementale des constructions neuves

Le Grenelle de l'environnement impose, en plus de l'amélioration de la qualité environnementale des bâtiments, un objectif de consommation d'énergie pour toutes les constructions neuves d'ici 2012 (2010 pour les bâtiments publics et affectés au tertiaire).

Différents labels de performance énergétique permettent de fixer des objectifs de consommation et de mesurer la qualité des bâtiments sur le plan environnemental :

- La HPE (Haute Performance Énergétique) qualifie les bâtiments, dont la consommation d'énergie est inférieure de 10 % à la réglementation en cours
- La THPE (Très Haute Performance Énergétique) franchit encore un palier (moins 20 % par rapport à la RT 2005)
- Le label BBC (Bâtiment Basse Consommation) est encore plus ambitieux puisqu'il vise une consommation inférieure de 50 % à la réglementation en vigueur

En ce qui concerne l'immobilier tertiaire, la réglementation qui s'applique en France depuis 2006 à tous les bureaux neufs est la RT 2005 : la valeur de référence de consommation en énergie doit se situer entre 90 et 250 kW/m^2/an.

À partir du 1er janvier 2011, les bâtiments tertiaires devront atteindre les objectifs du Grenelle de l'environnement, puis dès 2020, développer l'énergie positive et ainsi produire plus d'énergie qu'ils n'en consommeront.

Le PLU vise à favoriser les modes de conception des bâtiments (logement et tertiaire) adaptés aux conditions économiques, sociales, environnementales et climatiques de l'agglomération toulousaine. L'expérimentation et l'appel à projets innovants seront privilégiés par rapport à la réglementation et la définition de normes figées.

Chapitre 3 :
Préserver les ressources

3.1. Garantir l'accès de l'eau à tous et préserver la ressource

L'eau est une ressource précieuse qu'il est nécessaire de préserver sur les plans quantitatifs et qualitatifs. La Communauté urbaine entend optimiser la production et la distribution de l'eau potable, la collecte et le traitement des eaux usées, en vue d'assurer un service public de l'eau de qualité.

Les actions envisagées visent notamment à :

- **préserver la ressource :**

Cette action vise à maîtriser la gestion quantitative de l'eau, en particulier la gestion des régimes hydrologiques en période d'étiage et de crue, comme de conforter la qualité des eaux de la Garonne et ses affluents, et de limiter les risques d'altération des eaux des nappes d'accompagnement et de ruissellement.

- **assurer un service eau potable et un assainissement de qualité :**

La communauté urbaine assure la collecte et le traitement adéquat des eaux usées, en maintenant les capacités d'épuration à un niveau adapté et en développant la surveillance et le contrôle des stations et du réseau. Elle s'assure également du traitement des boues liées à la potabilisation des eaux. Pour ce faire, elle a engagé la restructuration des équipements nécessaires au réseau d'assainissement, avec la mise en œuvre en 2010 et 2012 de deux nouvelles usines de dépollution des eaux usées du bassin de l'Aussonnelle (sur la commune de Seilh) et du bassin de l'Hers Mors (sur la commune de Castelginest).

La communauté soutient par ailleurs, la valorisation des sous-produits de l'épuration des eaux usées, en priorisant l'usage agricole et plus particulièrement le compostage et en développant la récupération énergétique sur la Station d'Epuration de Ginestous.

Ces mesures s'accompagnent d'un contrôle strict des rejets effectués dans le réseau d'eaux usées.

- **encourager un usage économe de l'eau :**

La Communauté urbaine entend favoriser les économies d'eau, en encourageant un usage responsable (suivi des consommations relevées, tarification saisonnière), en favorisant la réutilisation des eaux pluviales et en développant des actions de sensibilisation.

Le rendement du réseau d'eau potable sera amélioré grâce à une gestion patrimoniale et un contrôle de son fonctionnement par les différents exploitants (comptage, détection de fuites).

Des aménagements publics appropriés seront développés pour anticiper des « surconsommations » : amélioration des réseaux d'assainissement collectifs, du transport des eaux usées, des capacités de traitement et performance des stations d'épuration, gestion de l'arrosage des espaces verts. Des techniques alternatives de gestion des eaux pluviales seront utilisées pour réduire le besoin de réseau et améliorer la recharge locale des nappes. Enfin, le PLU limitera l'imperméabilisation des sols.

3.2. Mieux maîtriser l'énergie

Les politiques nationales et européennes fixent des lignes de conduites à suivre, concernant la raréfaction des ressources énergétiques fossiles :

- objectif européen « 3 fois 20 » : il s'agit de diminuer d'ici 2020 les consommations énergétiques de 20 %, les émissions de gaz à effet de serre de 20 % et d'injecter 20 % d'énergies renouvelables dans le mix énergétique (en comparaison avec les consommations de 1990),

- objectif national « facteur 4 » : il s'agit de diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050.

Pour atteindre ces objectifs, les projets d'urbanisme doivent à présent contribuer à réduire la consommation d'énergies fossiles et améliorer la performance énergétique du territoire, en développant des énergies renouvelables (énergies à processus naturels ou de récupération d'« énergies fatales » dans les matériaux (déchets, végétaux…).

L'utilisation de la production d'hydroélectricité de la ville de Toulouse comme de son réseau de chaleur alimenté par l'incinération des déchets ménagers du Mirail qui assure actuellement le chauffage de plus de 10 000 logements et dont l'extension est à l'étude, est appelée à être accentuée. L'utilisation d'autres potentialités comme en matière de géothermie, de bois-énergie

(en lien avec la Forêt de Bouconne et la dynamique régionale) voire, encore à titre expérimental, de chaleur produite par les ordinateurs (Université, bâtiments de la Communauté Urbaine), susceptibles à l'avenir d'émerger sera encouragée.

Le PLU entend favoriser l'expérimentation et la mise en place d'énergies renouvelables sur l'ensemble du territoire, avec l'emploi d'équipements de production d'énergie solaire dans le bâti (chauffe-eau solaires, panneaux photovoltaïques). Sont visées les opérations de construction neuve et de réhabilitation portant aussi bien sur les bâtiments tertiaires que les logements.

La réduction des consommations énergétiques sera soutenue, notamment en développant une exigence de qualité environnementale élevée dans les ZAC. Les bâtiments, équipements et services des collectivités et administrations publiques, ainsi que l'habitat social, seront appelées à être exemplaires de ce point de vue.

Cette production d'énergies renouvelables doit aussi satisfaire une consommation raisonnable, évitant surconsommation, gaspillage voire dégradation d'autres ressources naturelles.

Une surconsommation des surfaces au sol pour le développement d'énergie photovoltaïque sera évitée.

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

La Communauté urbaine adhère au syndicat de traitement DECOSET, qui dispose de deux usines d'incinération avec de très grandes capacités, au regard des besoins actuels :

- à Toulouse, d'une capacité de 330 000 tonne/an,
- à Bessières, d'une capacité de 170 000 tonne/an.

Aucune nouvelle infrastructure n'est envisagée.

S'agissant des centres de tri ou des unités de compostage, aucun projet nouveau n'est envisagé que ce soit pour la Communauté Urbaine, qui dispose d'un centre en régie et de la compostière de Ginestous, ou par DECOSET.

Des besoins en terme de déchèteries apparaissent pour le territoire communautaire ; un projet de déchèterie sur la zone de Ribaute est prévu.

Le PLU mettre en œuvre les outils nécessaires à leur réalisation et veillera à leur intégration urbaine.

Par ailleurs, la Communauté urbaine a approuvé les principes de développement des dispositifs de colonnes enterrées dans différentes zones de projets (aménagement de centre ville, réhabilitation d'habitat social, ZAC et autres opérations, etc.). Chaque fois que possible, ce mode de collecte sera privilégié, dans le respect des prescriptions techniques du cahier des charges élaboré à cet effet.

Par ailleurs, la Communauté urbaine Toulouse métropole soutient deux initiatives :

- un projet de création d'une Ressourcerie sur les 4 déchèteries et 2 dépôts relais gérés en régie directe de Toulouse métropole, visant à la collecte, la valorisation et la revente de déchets encombrants.
- la valorisation du compostage domestique, avec la mise à disposition de composteurs pour les habitations individuelles avec jardin, qui pourrait être étendue aux pieds d'immeubles ou espaces collectifs.

En matière de collecte, la communauté urbaine a lancé en mai 2010 une étude ayant pour but de faire l'état des lieux de ce qui existe sur les 37 communes et de rechercher des pistes d'harmonisation et d'optimisation.

Pour finir, la Communauté Urbaine a lancé une réflexion pour examiner les possibilités de la mise en place d'une tarification incitative conformément aux préconisations des lois issues du Grenelle de l'environnement et va engager un programme de prévention des déchets sur 5 années, ayant pour objectif de réduire de 7 % sa production d'ordures ménagères et assimilées.

Chapitre 4 :

Assurer la protection et la santé des habitants

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

La qualité sonore de l'environnement urbain est essentielle pour garantir un cadre de vie agréable et préserver la santé des habitants. Améliorer l'environnement sonore revient à la fois à lutter contre les nuisances sonores existantes et à favoriser les zones calmes.

La lutte contre les nuisances sonores repose sur l'identification sur le territoire communautaire des sources (aéroport, aérodromes, voies ferrées et routières) et leur traitement. Il s'agit aussi de prévenir leurs bruits par leur prise en compte en amont, dans les choix d'aménagements urbains.

Pour atteindre ces objectifs, plusieurs moyens sont envisagés :

- l'établissement d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) en collaboration avec les différents gestionnaires d'infrastructures,
- la limitation de l'habitat aux abords immédiats des infrastructures bruyantes (identifiées zones sensibles par la cartographie) par le biais de marges de recul ou de protection,
- l'intégration des contraintes liées au bruit de la circulation dans les projets, notamment à travers des choix d'implantation et de conception judicieux des bâtiments et infrastructures,
- la diminution de la minéralisation des espaces extérieurs.

Par ailleurs, la création d'un aménagement urbain agréable sur le plan sonore consiste aussi à préserver les zones calmes. Ces zones seront identifiées pour être inscrites au Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), afin de les valoriser ou les protéger. De même, ces espaces de qualité sonore devront être pris en compte dans les projets d'aménagement, et si possible liés à des espaces naturels.

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

L'agglomération toulousaine est exposée à plusieurs risques qu'il est important de maîtriser, en les intégrant dans les projets d'aménagement pour protéger les espaces urbanisés : le risque industriel et les risques naturels.

- **Les risques industriels**

Au niveau des documents d'urbanisme, ces risques sont pris en compte dans des plan de prévention des risques technologiques (PPRT) qui constituent des servitudes d'utilité publiques annexées au PLU et qui instaurent des limitations voire des interdictions d'utilisation du sol.

En l'absence de tels documents, il revient au PLU de recenser les risques présents sur le territoire (transport de matières dangereuses, pollution des sols…, etc.) et prévoir au vu des études et données disponibles, les mesures réglementaires adaptées pour limiter l'exposition au risque de population nouvelles.

- **Les risques naturels**

Trois risques naturels, liés à l'eau et au sol, peuvent être dénombrés sur le territoire de Toulouse métropole : les risques d'inondation, de glissements de terrain et de sécheresse.

Comme les risques technologiques, les plans de prévention des risques naturels (PPRn), annexés au PLU, régissent les conditions d'utilisation du sol. En l'absence de ces documents, il revient au PLU, au regard des études et données disponibles de prendre les mesures réglementaires adaptée afin d'éviter que des populations nouvelles ou des biens soient exposés au risque inondation ou de mouvements de terrain. Toulouse métropole assure également la sécurité des populations sur le risque du ruissellement urbain. En agissant sur la maîtrise de l'imperméabilisation des sols, en encourageant la rétention à la parcelle et en menant les travaux nécessaires sur le réseau, elle concoure à contrôler et limiter les débordements dans les zones urbaines et ne pas aggraver les débordements des cours d'eau exutoires du réseau pluvial.

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

Le trafic routier est une des causes de la pollution de l'air. La politique d'urbanisme communautaire prend en compte l'objectif d'amélioration de la qualité de l'air et entre autre la nécessité de réduire l'impact du trafic automobile.

Pour inciter les individus à modifier leurs habitudes en matière de déplacements, la Communauté urbaine s'engage à favoriser l'écomobilité. Au-delà du développement des transports en commun et des modes doux (Cf. chapitre I.2.1), elle soutient et mène des actions visant à la réduction des déplacements motorisés.

• Une politique de stationnement en faveur des reports modaux

La politique de stationnement influe sur les choix en matière de mode de déplacement. Elle doit être élaborée en complémentarité avec les stratégies de TC, c'est-à-dire se manifester par la réduction du nombre de places dans les zones d'influence des grandes infrastructures (métro, tramway, Bus à Haut Niveau de Service) et par le développement des parcs relais, pour inciter les automobilistes à laisser leur voiture aux portes de la ville.

Le PLU vise à permettre la mobilisation de l'ensemble des types de stationnement (voirie, parcs en ouvrage, parcs relais, stationnement privé, aires de livraison, emplacements logistiques contrôlés, places handicapées).

Conjointement, le plan local de stationnement (PLS), mis en place au cœur de la ville de Toulouse, et consistant à la réduction de l'offre de stationnement public sur voirie et la création du « stationnement résidants » sur le centre ville élargi sera étendu à l'échelle de l'agglomération.

• Des conditions de circulation moins favorables à la voiture

Le réseau de voirie étant déjà dense sur le territoire toulousain, son développement doit à présent se limiter à l'homogénéisation de la capacité du périphérique, à la desserte des zones de développement urbain à vocation économique, et au traitement des points de congestion et des lieux qui génèrent de l'insécurité. Un partage de la voirie via des boulevards urbains multimodaux permettra aussi de réduire l'usage de la voiture en ville.

La communauté urbaine entend également mettre en place des aménagements incitant les automobilistes à adopter une conduite apaisée, en limitant la vitesse de déplacement (zones 30, zones de rencontre) et à mieux partager l'espace public, aux fins d'offrir une plus grande sécurité aux utilisateurs des modes doux.

Enfin, le développement d'une information multimodale des usagers (information sur les conditions de circulation, remplissage des parkings…), participe également à la régulation des flux automobiles.

• Le développement du covoiturage et de l'autopartage

Ces démarches consistant à organiser le partage d'un même véhicule entre plusieurs personnes permettent de réduire le nombre de déplacements. Elles seront encouragées, à travers le PLU, à une échelle intercommunale, par la création de parkings de regroupement au plus près des grandes infrastructures de déplacement et en connexion avec les réseaux TC, par l'aménagement de stations d'autopartage à proximité des stations de métro ou des parcs-relais, et en favorisant les initiatives des entreprises et des pôles d'emplois.

• Une logistique urbaine mieux intégrée dans le tissu urbain et moins polluante

Pour réduire les nuisances liées aux livraisons de marchandise en ville, l'harmonisation des règles de stationnement dans les documents d'urbanisme sur l'ensemble de l'agglomération seront nécessaires. De manière générale, les professionnels doivent adopter de nouvelles pratiques : évolution des horaires de livraisons, limitation du transit de poids lourds, utilisation de véhicules moins polluants, développement de logiciels d'optimisation des tournées et de gestion des flottes…

Des aménagements adaptés à l'utilisation de véhicules non polluants (bornes électriques…) seront aussi prévus.

• L'élaboration de Plans de déplacement d'entreprise (PDE)

Les PDE visent à réduire l'utilisation de la voiture dans les trajets liés au travail. Depuis 2001, ces démarches se sont multipliées : mutualisation des réflexions et des actions par des entreprises de petites tailles (achats groupés de véhicules professionnels par exemple), obligation pour les entreprises de financer 50 % des frais d'abonnements pour les salariés utilisant les TC, mise en place de services vélo, de covoiturages et d'autopartage. Leur développement sera encouragé.

CONCLUSION
UNE MÉTROPOLE PARTAGÉE ET SOLIDAIRE

Ce Projet d'Aménagement et de Développement Durables, premier document d'urbanisme à l'échelle des 37 communes de la Communauté urbaine Toulouse métropole est issu d'une réflexion globale et transversale.

Il recherche la cohérence des orientations des politiques communautaires, pour répondre aux différents défis en matières de logement, d'emploi, de déplacement, mais aussi de qualité de l'urbanisation, tout en veillant à lutter contre le changement climatique, notamment les gaz à effet de serre, à préserver la biodiversité et ses ressources, à affirmer la solidarité entre ses territoires et populations et donc la cohésion sociale.

Sa mise en œuvre, par son ampleur et sa durée, nécessitera :

- de privilégier les démarches collectives, entre acteurs publics, institutionnels et privés : dialogues et partenariats permettront de faciliter cette mise en œuvre en priorisant les actions à mener et identifiant la place et le rôle de chacun.
- d'engager une large concertation avec les habitants : à l'instar des procédures de dialogue, d'enquêtes publiques et d'ateliers à l'échelle du quartier ou de la commune, la consultation des conseils de quartier, des associations locales, de tout citoyen au sens large, demeurera primordiale afin de décider ensemble des projets de construction ou d'urbanisme.
- de mettre en place un suivi et une évaluation sur les court et moyen termes des orientations définies : un tel outil d'observation des principales orientations du PADD permettra de s'assurer à la fois de leur bien-fondé comme de leurs impacts et d'apporter éventuellement des ajustements nécessaires.



Saint-Orens de Gameville

Direction de la Planification et de l'Urbanisme
Service de la Réglementation Urbaine

Plan Local d'Urbanisme

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

2.2 - Le volet communal

Orientations générales d'urbanisme et d'aménagement à l'échelle de la Communauté Urbaine Toulouse métropole

Saint-Orens de Gameville
www.ville-saint-orens.fr

aua/Toulouse aire urbaine

toulouse métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

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

2 - Les orientations générales d'urbanisme et d'aménagement à l'échelle de la commune de Saint-Orens

PARTIE I - UN DEVELOPPEMENT URBAIN RESPONSABLE

I.1 - Répondre aux enjeux d'une croissance durable

Afin de répondre aux enjeux de la croissance de l'agglomération toulousaine, le PLU doit satisfaire les besoins en logements estimés à environ **4 200 logements à l'horizon 2030**, soit une moyenne de 235 logements/an (rappel PLH 2011-2015 : 210 logements/an), en compatibilité avec les objectifs du SCoT. Le PADD propose donc de mettre en place des conditions favorisant un potentiel d'accueil phasé dans le temps, soit :

- à l'horizon **2018**, sur la période 2012-2018 : une moyenne correspondant aux objectifs du PLH, couplé à une baisse du taux d'occupation par logement (proche de 2,15 en 2018) et un nombre total de logements estimé à 6 200 (en 2018 : 13 000 habitants). Cette prospection démographique dépend essentiellement du rythme de réalisation de la Zone d'Aménagement Concerté de Tucard.
- à l'horizon **2024**, sur la période 2018-2024 : projeter un rythme de 250 logements/an soit un total de 1 500 logements supplémentaires avec un cumul de 7 700 logements et une population de 16 500 habitants.

Les perspectives démographiques de Saint-Orens sont intimement liées à l'évolution du phénomène de décohabitation observé dans le tissu pavillonnaire existant et du rythme lié au renouvellement urbain.

Cette croissance urbaine devra également favoriser, en parallèle du développement de l'habitat, l'émergence d'un tissu économique local afin de tendre vers un territoire communal équilibré.

Pour accueillir au mieux ces nouveaux habitants, le PADD entend favoriser un modèle de croissance raisonnable et solidaire à l'échelle de la métropole, de l'agglomération mais aussi intra-communale, en respectant les objectifs suivants :

• Privilégier le **renouvellement urbain et l'intensification des zones urbaines existantes** : répondre aux enjeux du SCoT en ville-intense en tendant vers 25 % d'intensification urbaine pour une gestion économe de l'espace :

- Favoriser l'implantation de **formes urbaines plus denses**, notamment de logements collectifs **autour de la RD2,** qui accueillera un futur Transport en Commun en Site Propre (TCSP), inscrit au Plan de Déplacement Urbain (PDU).
- Permettre la **densification** (notamment horizontale) **des secteurs** déjà urbanisés et bien desservis par les transports en commun, les équipements et les services dans la zone urbaine actuelle, notamment en couture avec la future zone de développement urbain de Malepère-Marcaissonne à Toulouse,
- Combler les **dents creuses** à l'intérieur des zones urbanisées.

• Hiérarchiser l'ouverture à l'urbanisation des sites **d'extension urbaine identifiés dans le cadre du SCoT** (pixels), en fonction de critères de localisation, d'équipements, de desserte par les Transports en Commun (TC), et de cohérence urbaine, en permettant les densités préconisées par le SCoT en ville-intense et dans les secteurs desservis en TC :

- **A court / moyen terme :**
  - Terminer l'urbanisation de la **ZAC de Tucard** de maîtrise d'ouvrage publique, en permettant une intensification urbaine de cette opération proposant des formes urbaines adaptées à ce territoire et à la configuration du site, et répondant aux enjeux de gestion économe des sols et de cohérence urbanisme / transport. Tucard est en effet situé en ville-intense mais aussi aux franges de l'agglomération. Les densités recommandées par le SCoT sont de l'ordre de 50 logements / hectares selon les secteurs et la proximité du Transport en Commun en Site Propre (TCSP).

- Ouvrir à l'urbanisation des secteurs de taille restreinte en **dents creuses** ou situés **à proximité de l'existant** (Tachou, Débalade), en contrôlant les formes urbaines et le parti d'aménagement dans le cadre d'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP), et en anticipant sur l'arrivée des Transports en Commun en Site Propre (métro Labège, RD2). Les densités recommandées par le SCoT se situeront entre 35 et 70 logements / hectares selon le secteur et la proximité des Transports en Commun.

- **Limiter le développement des zones excentrées** telles que Cayras, qui sont en développement mesuré au SCoT, avec des densités maximales de 10 logements / hectares. Ces hameaux existants doivent pouvoir se densifier de manière mesurée, afin d'y urbaniser les dents creuses (diminution de la taille des parcelles au regard des évolutions des dispositifs d'assainissement autonome), mais ne doivent pas repousser leurs limites urbaines afin de ne pas surconsommer des espaces agricoles de bonne qualité agronomique.

- **A moyen / long terme :**

  - Ouvrir à l'urbanisation **les dents creuses ou franges urbaines**, notamment les secteurs de Lalande, des Vignes, qui seront à proximité du futur métro de Labège et du futur TCSP sur le RD16 à Labège mais qui nécessitent des renforcements en réseaux, de Nazan Collège, et de Catala. Les densités préconisées par le SCoT sont de l'ordre de 35 logements / hectares selon le secteur et la proximité des Transports en Commun.

  - Intégrer les secteurs d'extension des Vignes à la **réflexion sur la zone d'urbanisation de Malepère**, pour favoriser un développement urbain cohérent et effacer les limites communales au profit d'une approche intercommunale.

- **Au-delà de 2020 :**

  - **Poursuivre le développement urbain de l'Est vers l'Ouest** à long terme en ouvrant le secteur de l'Albigès, à proximité de la première couronne de Toulouse, à la couture du quartier Marcaisonne autour de l'accroche urbaine que constitue le quartier de Catala, près de la future LMSE, et du futur TCSP.

  - **Terminer à long terme l'urbanisation de l'Est** vers le secteur Tardieu Pétégo, à proximité du lycée, du futur pôle d'échange du TCSP et de la déviation de Labège.

• **Limiter la consommation foncière** pour protéger les espaces agricoles en préservant des enveloppes foncières cohérentes et pertinentes, notamment en matière agronomique, au Nord et à l'Est. La consommation foncière des espaces agricoles a représenté environ 108 ha entre 1990 et 2007 (analyse SPOT Image), essentiellement au profit des espaces urbanisés (+ 62 ha) et des zones d'activités ou commerciales (+ 42 ha). Cela signifie que l'urbanisation a consommé 104 ha d'espaces naturels et agricoles, soit une moyenne annuelle de 6,11 ha.

L'objectif d'ici à 2024 est de limiter cette consommation foncière tout en favorisant le développement urbain en première couronne de l'agglomération toulousaine dans des secteurs desservis en transports en commun. Au regard du projet urbain, le PADD prévoit à l'horizon 2024 une consommation foncière à vocation d'urbanisation d'environ 70 ha sur 13 ans. Cela représente une **moyenne annuelle de 5,3 ha entre 2012 et 2024**, soit une modération d'environ 13 % de foncier consommé en moins par an.

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

Le PADD tend à favoriser l'autonomie des bassins de vie et la proximité à travers 3 axes majeurs :

• l'équilibre entre habitat et emploi et la dynamisation / hiérarchisation de la fonction commerciale, les objectifs étant de :

- Maintenir les **entreprises présentes** dans la commune, et tendre vers un ratio habitat / emploi à l'échelle de Saint-Orens d'environ 2 à 2.1 à l'horizon 2030, en confortant notamment la zone d'activités de Champs Pinson et en développant à très long terme de nouvelles zones d'accueil.

- Permettre le maintien, voire l'implantation de **commerces traditionnels / de proximité** dans le centre-ville le long de la RD2, et assurer la desserte commerciale de proximité dans les quartiers.

- Conforter la **zone majeure d'accueil du commerce de l'entrée Ouest,** identifiée comme telle au SCoT, en terminant son urbanisation, en veillant à la qualité urbaine et à la cohérence du développement urbain sur les disponibilités foncières restantes sur Toulouse. A long terme, engager une réflexion sur les formes urbaines et sur les fonctions affectées à l'entrée de ville Ouest, pour tendre vers une véritable logique de mixité urbaine incluant habitat, tertiaire et services aux abords du TCSP.

- A moyen / long terme, **diversifier les types d'emplois** en développant 2 bassins de proximité incluant des activités autres que commerciales (tertiaire, artisanat), à proximité des Transports en Commun, sur le site de l'Albigès et de Tardieu / Pétégo.

- la création et le renforcement d'un maillage de centralité, en veillant à :
  - Identifier et conforter une **centralité** à l'horizon 2020. Le centre-ville doit devenir facilement identifiable, fédérateur, et travaillé plus en profondeur et en transversalité. L'objectif principal est d'étoffer sur le plateau entre la gendarmerie et le secteur de Lalande pour des questions symboliques mais aussi de topographie.
  - Conforter les **2 polarités secondaires** que sont l'entrée de ville Ouest et l'Orée du Bois, notamment en lien avec la ZAC de Tucard, en favorisant ou développant une véritable qualité urbaine.
- l'accessibilité du territoire, qui passe par :
  - La création de **cheminements doux urbains et ruraux** conformément au Schéma Directeur du Réseau Cyclable et Vert de Toulouse métropole. Les cheminements doux seront développés, en aménageant notamment les tronçons manquants au réseau vert de Toulouse métropole et en créant des passerelles sur la Saune pour relier les cheminements de Saint-Orens à ceux de Quint-Fonsegrives.
  - La **sécurisation des déplacements piétons et cyclistes** en milieu urbain par des aménagements de voiries adaptés.
  - La **création de parcs de stationnements** en entrée de ville et en centre-ville, et la mise en place de normes de stationnements cycles dans les opérations d'aménagement.
  - La mise en œuvre **d'aménagements urbains** permettant les déplacements des **personnes handicapées**.

I.3 - Permettre des parcours résidentiels pour tous et lutter contre lœexclusion

Compte tenu de l'attractivité de l'agglomération toulousaine, il est nécessaire de favoriser la production de logements en particulier en première couronne. Le Programme Local de l'Habitat de Toulouse métropole, adopté le 17 Mars 2011, prévoit pour la commune de Saint-Orens un rythme de construction de 210 logements / an, sur 6 ans, soit un total de **1260 logements supplémentaires à l'horizon 2015.** Cela représente un apport de population compris entre 378 et 462 habitants / an selon les typologies de logements proposées.

Afin de permettre la mise en œuvre des parcours résidentiels et de lutter contre l'exclusion, le PADD prévoit de :

- **Répondre aux objectifs du PLH** en développant l'offre sociale à l'horizon 2015 (objectif de 63 logements locatifs sociaux / an, soit 378 sur la période 2010-2015), et tendre vers un objectif total de 18 % de logements sociaux sur toute la commune à l'horizon 2024. La ZAC de Tucard permettra notamment d'atteindre cet objectif, avec un objectif de logements sociaux locatifs de 30%.
- **Favoriser l'accueil des jeunes** : poursuivre l'accueil des jeunes en situation d'exclusion, attirer les jeunes travailleurs et les jeunes ménages par la réalisation de logements adaptés (en taille et en termes de revenus) à la mise en œuvre d'un véritable parcours résidentiel.
- **Favoriser la mixité générationnelle** :
  - viser le **rajeunissement** de certains quartiers (Fondargent, Corail, bel Horizon-Pyrénées) en imposant une mixité en renouvellement urbain et en diversifiant le parc de logements.
  - poursuivre le **rajeunissement** de Catala en encourageant la mobilité résidentielle, afin notamment de permettre le maintien de l'école.
  - proposer aux **séniors** des logements adaptés en taille et en localisation, notamment autour du RD 2, vers la Gendarmerie et du côté de la rue du Palays, afin qu'ils puissent disposer de logements accessibles (notamment en termes de topographie) et proches des équipements.
- **Diversifier l'offre en logements** pour compléter le parcours résidentiel et refléter la diversité de la population :
  - favoriser l'implantation de **logements très sociaux** afin de rattraper le retard de la commune en la matière,
  - développer l'offre sociale à destinations des personnes en situation de **handicaps**,
  - poursuivre **l'accession sociale** suite à une forte demande,
  - envisager l'implantation de **logements étudiants**.
- Favoriser **l'implantation de logements sociaux** dans tous les secteurs de la commune, y compris en densification, afin d'éviter de sectoriser l'offre sociale dans certains quartiers.
- Réhabiliter les **logements vacants**.

PARTIE II - UNE VILLE INNOVANTE ET DYNAMIQUE

II.1 - Valoriser lœconomie de la connaissance comme enjeu dœavenir

Aujourd'hui, Toulouse métropole possède des infrastructures Télécom utilisées et gérées par les opérateurs dans le cadre de la desserte de la boucle locale et qui permettent d'assurer le téléphone universel. La commune de Saint-Orens dispose par ailleurs d'une boucle locale desservant les bâtiments publics.

Ces infrastructures sont sous dimensionnées pour assurer l'extension des futurs projets de développement.

La valorisation de l'économie de la connaissance nécessite notamment de :

- Prévoir le **renforcement des réseaux de télécommunication filaires** (cuivre) dans des secteurs insuffisamment desservis, la boucle locale étant importante pour la desserte des usagers.
- Créer un **nouveau central télécom** sur le secteur de Tucard.
- **Renforcer à court terme la zone commerciale en réseau numérique** par la boucle locale ou optique
- **Développer les réseaux numériques,** en s'appuyant notamment sur le réseau communal existant reliant les bâtiments publics, et en prévoyant dans les aménagements urbains la mise en place de fourreaux adaptés, afin d'anticiper l'implantation d'un réseau structuré de communications numériques propre au Grand Toulouse.

II.2 - Optimiser le positionnement de Saint-Orens en tant que centre urbain

L'accessibilité de l'agglomération et le déploiement d'une offre de services, en particulier des communes de première couronne, constituent l'un des enjeux majeurs du développement de la métropole toulousaine. Le PADD prévoit ainsi un développement urbain cohérent avec l'amélioration de la desserte communale en transport et en équipements en se fixant les objectifs suivants :

- Permettre **l'implantation et l'insertion urbaine** d'**un Transport en commun en Site Propre** sur la RD2, avec création d'un pôle d'échange, voire technique, au niveau du lycée. Il conviendra d'urbaniser en priorité autour et à proximité des TC existants ou à venir (RD2, déviation de Labège, Liaison Multimodale Sud-Est).
- **Aménager un arrêt TCSP en entrée de ville Ouest** qui constitue à la fois un lieu de desserte mais aussi un espace public permettant de lier la zone commerciale aux zones pavillonnaires.
- **Prévoir le contournement routier Nord / Est de Saint-Orens** et le **contournement de Labège**, et **prévoir l'élargissement de la voie de Partenaïs**.
- Maintenir le **haut niveau d'équipements publics actuel** (sportifs, culturels, sanitaires et sociaux, scolaires…) desservant la population de Saint-Orens mais aussi des communes voisines dans une logique intercommunale (Toulouse, Auzielle, …) en :
  - créant à court / moyen terme de nouveaux équipements pour répondre aux besoins des futurs habitants (notamment une école maternelle et primaire à Tucard et une maison de la Petite Enfance).
  - envisageant à long terme (après 2020) la création d'un nouveau complexe sportif dans la perspective de la saturation de l'actuel.

II.3 - Offrir une diversité de sites dœaccueil économiques spécialisés et complémentaires

La commune de Saint-Orens dispose d'une vaste zone commerciale fortement pourvoyeuse d'emplois, ainsi que de nombreuses administrations. L'objectif du PADD est de conforter ces sites tout en diversifiant les activités à long terme afin de développer une économie résidentielle. Pour ce faire, le PADD préconise de :

- **Maintenir les commerces existants** dans la commune, et permettre le maintien, voire l'implantation de commerces traditionnels / de proximité, le long de la RD2.
- Permettre **l'accueil de commerces de plus de 500 m² de surface de plancher** dans des pôles commerciaux de proximité (notamment à Tucard et dans le centre-ville) à l'intérieur des quartiers d'habitat.
- Conforter la **zone majeure d'accueil du commerce de l'entrée Ouest,** identifiée comme telle au SCoT, en terminant son urbanisation, en veillant à la qualité urbaine et à la cohérence du développement urbain sur les disponibilités foncières restantes sur Toulouse. A long terme, engager une réflexion sur les formes urbaine et sur les fonctions affectées à l'entrée de ville Ouest, pour tendre vers une véritable logique de mixité

urbaine incluant habitat, tertiaire aux abords du TCSP.

- **Diversifier les emplois en développant les activités autres que commerciales**, notamment à long terme vers les secteurs de l'Albigès en limite de Marcaissonne et en particulier l'artisanat, afin de limiter les déplacements domicile-travail et de développer des complémentarités avec la zone commerciale d'entrée de ville.
- Conforter l'agriculture péri-urbaine et les exploitations viables, en :
  - maintenant des ensembles fonciers non morcellés de dimension suffisante, cette mesure découlant de l'orientation principalement céréalière de la commune.
  - en protégeant les zones à fort potentiel agronomique de l'urbanisation.
  - en diversifiant l'activité entre modèle céréalier Lauragais et nouveaux modes agricoles (maraîchage sur les bords de Saune en limite de l'Albigès, …) en lien avec la future zone de développement urbain de la Marcaissonne sur Toulouse.
  - développant un lien entre le territoire agricole de Saint-Orens et la future ferme de Salsas à Quint-Fonsegrives, projet porté par la collectivité.
  - évitant les coupures urbaines entre sièges d'exploitation et terres cultivées.
- **Renforcer le pôle équestre** en permettant son développement économique.

PARTIE III - UNE VILLE A VIVRE

La ville de Saint-Orens, implantée en bordure de la Saune, s'étend entre coteaux et fond de vallée. Elle bénéficie d'un cadre naturel particulièrement préservé pour une commune de première couronne, notamment dans sa partie Nord, avec la présence de nombreux boisements, de continuités naturelles, de cours d'eau structurants et d'une zone agricole compacte et peu mitée.

Cet axe s'inscrit dans la logique du projet de SCoT, dans le respect des trames vertes et bleues, ainsi que du Grenelle de l'Environnement.

III.1 - Mettre en î uvre une trame verte et bleue sur le territoire

L'objectif du PADD est de préserver et mettre en valeur les richesses naturelles et écologiques de la commune, tout en favorisant un développement urbain raisonnable et respectueux de l'environnement. Dans ce but, le PADD s'appuie sur plusieurs axes :

- Mettre en valeur le réseau hydrographiques et ses espaces en :
  - restaurant la **naturalité des cours d'eau** (restauration des ripisylves, adoucissement des berges…) aussi bien Saune, Marcaissonne, que ruisseaux, et en étendant l'idée de cours d'eau au lit majeur pour préserver la faune, la flore et les usages.
  - mettant en œuvre des **projets de valorisation et d'ouverture au public** (arboretums, zones d'observation des oiseaux…) des abords des cours d'eau.
  - **renforçant les ripisylves** le long de la Saune et de la Marcaissonne notamment.
  - **préservant de toute urbanisation** les secteurs présentant de grandes qualités écologiques (prairies humides, ZNIEFF) afin de protéger des espèces remarquables telles que la Jacinthe de Rome ou le trèfle écailleux.
- Protéger et valoriser les espaces de nature et leurs continuités écologiques :
  - en **préservant ou créant les corridors écologiques** identifiés au SCoT par la préservation de coulées vertes non urbanisées permettant notamment le passage de la faune et le maintien de la flore.
  - en mettant en œuvre les **liaisons vertes et bleues** identifiées au SCoT par la création de réseaux d'espaces verts, de cheminements, de zones naturelles ou agricoles permettant de préserver les liaisons vertes et bleues, et de maintenir la biodiversité.
  - en maintenant et favorisant les **replantations de haies** dans les espaces agricoles et naturels.
  - en protégeant ou mettant en valeur **les points de vue marquants** (Escaoudo et belvédère Orée du Bois notamment)
- Développer le **maillage vert dans la ville** afin de préserver des liaisons vertes et bleues, et asseoir **l'identité** de Saint-Orens sur **l'arbre** et les richesses écologiques de la nature « ordinaire » de la région toulousaine, pour rétablir les continuités écologiques en :
  - protégeant les **individus arborés remarquables** (chênes…) en milieu urbain et rural.
  - maintenant et développant **les masses boisées rurales et urbaines** qui constituent de véritables poumons verts, ces dernières pouvant par ailleurs faire l'objet d'une ouverture au public (Chanterelles, Bousquet…).
  - engageant une réflexion sur des **variétés de plantation par quartier** qui permettraient de symboliser / caractériser l'espace, en limitant les plantations allergisantes (Cyprées….) et en implantant des arbres de grande de taille pour améliorer le repérage dans l'espace.
  - **créant une coulée verte au Sud** de la commune reliant Malepère au Lac des Chanterelles, afin d'embellir et d'ouvrir ce secteur aux futurs habitants et de créer une unité verte intercommunale.
  - **aménageant des espaces publics** notamment des parcs urbains dans les opérations d'aménagement, comme sur la zone de Tucard où ces espaces sont accompagnés d'une coulée verte et d'une trame végétale.
  - **maintenant les jardins familiaux** existants et en en créant de nouveaux notamment dans les secteurs en lanière des Vignes en limite de Malepère (jardins fruitiers…) et en bords de Saune en liaison avec le futur secteur de développement urbain Marcaissonne (en liaison avec les communes de Toulouse, Quint-Fonsegrive et Balma).

III.2 - Affirmer un environnement urbain convivial

Saint-Orens est une commune marquée par un fonctionnement social dynamique et riche, notamment grâce à sa vie associative, malgré une organisation urbaine linéaire et des espaces publics peu marqués. L'objectif du PADD est de tendre vers un environnement urbain qui soit le reflet de la richesse sociale qui anime la commune, en veillant notamment à :

- Qualifier le paysage urbain en :
  - **Confortant le centre-ville** par la création d'espaces publics en profondeur et en perpendiculaire, en profitant des opportunités foncières attachées aux constructions traditionnelles et au patrimoine bâti du centre-ville.
  - Favorisant la **couture urbaine entre la Place de l'Orée du Bois et le centre commercial** par la création d'un espace public de qualité, et en lien avec la ZAC de Tucard.
  - A moyen / long terme, mettant l'accent sur la **couture et le dialogue urbain** avec Toulouse sur les **secteurs Malepère-Marcaisonne,** avec Labège à proximité du futur métro, et le long de la RD2, par la création de voiries inter-quartiers, d'espaces publics de rencontres, de formes urbaines et de transports favorables aux échanges.
  - **Requalifier l'entrée de ville Ouest** à court / moyen terme par des logiques d'aménagements urbains et en créant un espace public, en adéquation avec l'arrivée du TCSP. L'objectif est de tendre à long terme vers une restructuration urbaine de ce secteur pour créer un véritable quartier mixant les fonctions urbaines (commerces, habitat, tertiaire, espaces publics), et tendre à l'effacement des limites administratives avec Toulouse au profit d'une continuité urbaine intercommunale. Cela devra également permettre de redéfinir la notion d'entrée de ville vers une suppression, par une composition urbaine innovante et de qualité.
  - Mettre en valeur **l'entrée de ville Est** dans le cadre de l'aménagement du quartier de l'Orée du Bois de la ZAC de Tucard, mais aussi de la création du futur pôle d'échange du TCSP et du giratoire.
  - **Requalifiant les abords de la RD2** par séquences, en privilégiant à moyen terme une action sur l'entrée de ville Ouest et le centre-ville (séquences 1 et 3).
  - Créant des **poches de stationnement en entrée de ville et en centre-ville** par de la recomposition urbaine, afin d'éviter le stationnement linéaire et désordonné le long de la RD2.
- **Valoriser le patrimoine architectural et urbain** en identifiant et en réhabilitant le patrimoine bâti de qualité, notamment le long de la RD2 (maisons de maître), et les corps de ferme présentant une valeur patrimoniale.
- **Améliorer la qualité de l'espace public et redéfinir sa place dans le lien social** en :
  - Créer un **espace public paysager de respiration** sur la ZAC de Tucard, implanté en crête entre les quartiers des Jardins de Tucard et de l'Orée du Bois, et assurant la continuité des couloirs biologiques entre les espaces naturels et boisés de ce secteur géographique de la commune (de la Marcaissonne au Tricou).
  - Créer des **espaces publics de qualité dans les opérations d'aménagement**, adaptés aux fonctions qui leurs sont assignées (stationnement, équipements publics, commerce, vie sociale…).
  - **Développant des liens traversants** perpendiculaires à la RD2, laquelle constitue une coupure urbaine, pour améliorer le dialogue inter-urbain dans la ville.
  - **Créant des espaces publics de liaisons et d'échanges** entre Les Carmes / Corail / RD2 et Malepère, afin de gommer les limites administratives, de favoriser les échanges, de limiter l'aspect routier de la RD2, tout en prenant en compte l'arrivée prochaine du TCSP.
  - Veillant, dans la conception des nouveaux quartiers, à **favoriser des réseaux de circulation favorables aux échanges** internes et inter-quartiers (éviter les voies en impasse) qu'ils soient piétons, cycles ou automobiles.
  - **Identifiant et aménageant les impasses** (en particulier dans les secteurs pavillonnaires) pouvant faire l'objet d'une ouverture sous forme de voies, d'espaces publics, de cheminements, afin de favoriser les liens inter-quartier et de développer les échanges.
- Développer un aménagement urbain durable notamment en :
  - végétalisant les opérations et parcs de stationnement pour lutter contre les îlots de chaleur.
  - s'appuyant sur le développement de nouveaux quartiers et d'Ecoquartiers tels que Tucard pour mettre en œuvre une politique d'aménagement urbain durable dans le cadre des opérations d'aménagement d'ensemble. Pourront par exemple être favorisés la réalisation de dispositifs alternatifs de gestion des eaux pluviales (réseaux de noues, de haies et de bassins formant des corridors écologiques), le choix d'espèces et de techniques de plantation adaptées aux conditions climatiques et édaphiques du milieu étant nécessaire.

III.3 - Préserver les ressources

Afin de garantir l'accès à l'eau pour tous et d'assurer la préservation de la ressource, le PADD prévoit notamment de :

- **Créer un nouveau réservoir d'eau potable** afin de répondre aux besoins des habitants futurs et de renforcer l'existant.
- **Engager une réflexion sur le développement de la ressource en eau potable après 2020**, dans le cadre de l'ouverture à l'urbanisation du secteur de l'Albigès.
- **Privilégier la desserte en assainissement collectif** des opérations d'extension urbaine.
- **Envisager le renforcement et la desserte en réseaux** des Vignes et des Carmes en cohérence avec le projet Malepère sur Toulouse.
- **Limiter l'imperméabilisation des sols** en imposant des contraintes d'infiltration à la parcelle par exemple par la mise en œuvre des dispositifs suivant :
  - Maîtriser et ralentir le ruissellement par un réseau de noues (fossés végétalisés, larges et peu profonds) et de haies champêtres implantées parallèlement à la pente
  - Stocker les eaux pluviales dans des bassins secs ou toujours en eau, avant le rejet à la source.
- **Limiter l'usage de l'eau potable et favoriser une gestion raisonnée des eaux pluviales** dans les opérations d'aménagement, en prenant exemple sur l'opération de Tucard (arrosage des espaces verts à l'eau pluviale, appareillage pérenne des points de puisage…).
- **Prendre en compte la topographie** dans les aménagements urbains et les formes urbaines proposées.

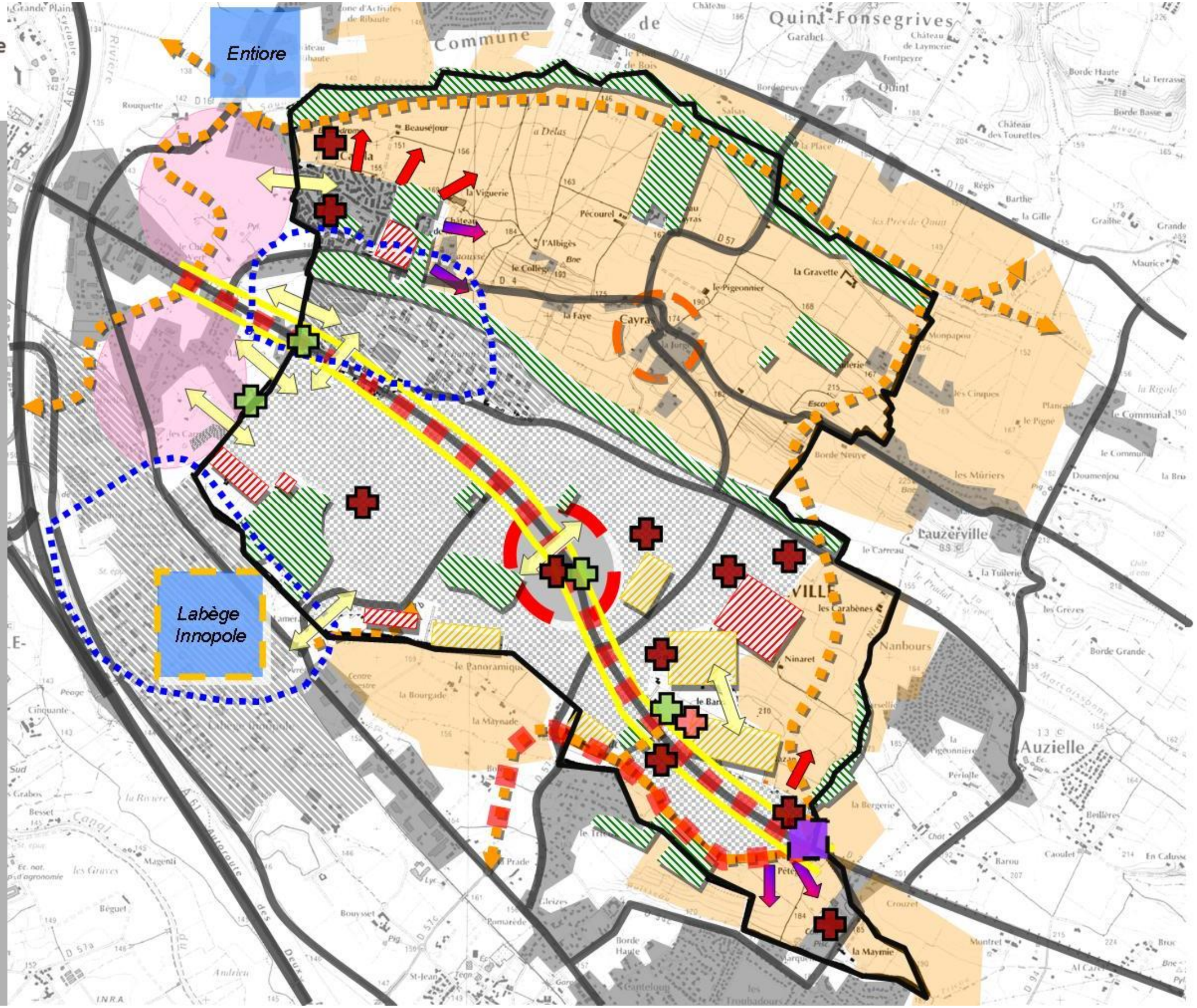
III.4 - Assurer la protection et la santé des habitants

Plusieurs actions sont envisagées dans le cadre du PADD dans le but de :

- **Prévenir et intégrer les risques** afin de réduire la vulnérabilité des personnes et des biens :
  - Réaliser à court terme des **travaux de protection contre les inondations** d'aménagement hydrauliques et de renaturation du lit majeur.
  - **Limiter la densification des zones inondables** hormis pour des équipements publics adaptés favorisant la mise en valeur des cours d'eau ou leur découverte.
- Améliorer la qualité de l'air :
  - La notion de **qualité d'usages des bâtiments** sera prise en compte tout comme la **qualité des espaces communs ou cœur d'îlots**. Dès leur conception, les opérations devront tenir compte du patrimoine naturel à intégrer, des aspects bioclimatiques (orientation, vents, végétalisation, gestion des eaux pluviales…) dans un objectif de préservation des ressources, de maîtrise de l'énergie, de limitation des îlots de chaleur (végétalisation des aires de stationnements) et de réduction des nuisances. L'opération de Tucard sera à ce titre exemplaire.
  - La question de **la recomposition urbaine des quartiers péri-urbains** sera traitée dans le cadre de la densification des zones urbanisées, mais aussi de la diversification des fonctions et formes urbaines et entrée de ville ouest, à long terme.
  - La prise en compte du sens du vent, notamment pour l'implantation de certaines activités, devra être étudiée.

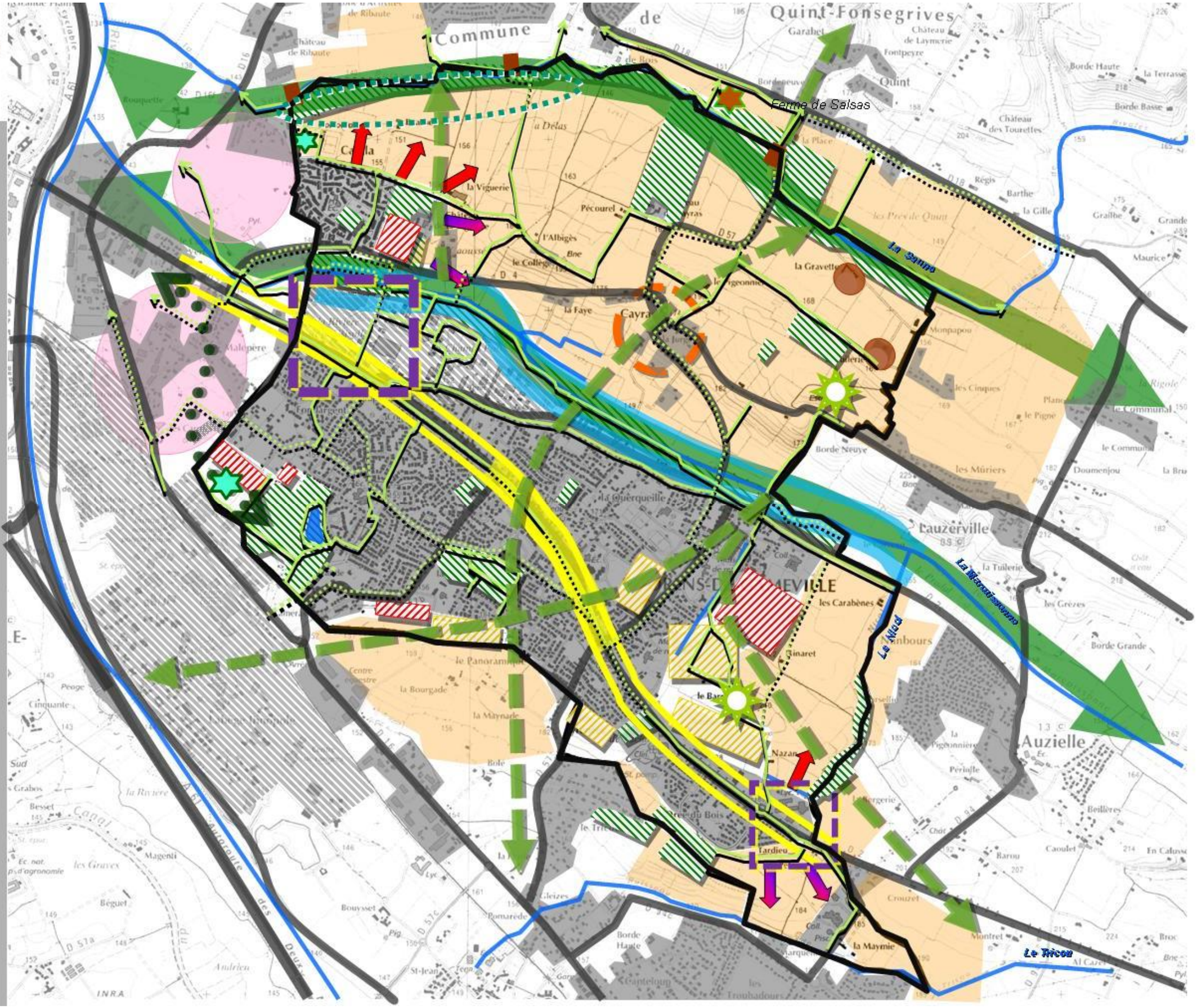
toulouse métropole

Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PLU de Toulouse métropole – Commune de SAINT-ORENS



toulouse métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PLU de Toulouse métropole – Commune de SAINT-ORENS



PARTIE I Un développement urbain responsable

espaces urbanisés

ville existante à densifier

hameau : boucher les dents creuses sans étendre les limites urbaines actuelles

secteur de développement urbain à court et moyen terme

secteur de développement urbain à moyen et long terme

orientation de développement urbain à très long terme, à dominante d'habitat

orientation de développement urbain à très long terme, à vocation d'habitat et d'activités

projets urbains majeurs à l'échelle métropolitaine (Malepère et Marcaisonne)

dialogue urbain interquartier et intercommunal à établir grâce à la densification, des formes urbaines adaptées et des espaces publics

centre-ville à marquer et structurer par le biais d'espaces et équipements publics, de commerces, de services .

abords du RD 2 à requalifier et à densifier

PARTIE II Une ville innovante et dynamique

périphérique et autoroute A61

pôle d'interconnexion

voies structurantes existantes

voies structurantes à créer (tracé indicatif)

projet d'implantation d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) à moyen ou long terme (tracé indicatif)

pôle d'échanges à créer

réseau cyclable et vert du Grand Toulouse existant et à créer

passerelle cycles et piétonnes à créer

équipements publics ou d'intérêt collectif existants ou à créer

zone d'activité existante de Champs Pinson et de la zone commerciale

zone d'activités majeures de la métropole

ZACom majeure à conforter et requalifier

espaces agricoles à préserver

exploitations agricoles à implanter

secteur favorable au développement du maraîchage

centre équestre à conforter

PARTIE III Une ville à vivre

réseau hydrographique

continuités écologiques à protéger

principe de liaisons vertes et bleues à maintenir / mettre en oeuvre

principales masses boisées à protéger

protection des points de vue marquants

création d'une coulée verte reliant l'espace de loisirs des Chanterelles à la future zone urbanisée de Malepère

jardins familiaux existants ou à créer

espaces publics et parcs à créer

entrées de ville à requalifier : réflexion sur la forme urbaine, les équipements, la desserte, les espaces publics, les fonctions urbaines.

requalification des abords du RD2 à court / moyen terme (séquence 1 et 3)

requalification des abords du RD2 à moyen / long terme

limiter la densification des secteurs inondables