

**Rapport Evaluation environnementale
réalisé pour Tisséo-SMTC
par l'aua/T**

Sommaire

En préambule	4
I. Le Projet Mobilités 2020/2025/2030	4
I.2. Exposé des motifs du Projet Mobilités 2020/2025/2030 au regard des enjeux environnementaux.....	5
I.3. Articulation du Projet Mobilités 2020/2025/2030 avec les autres documents de planification	6
II. La démarche d'évaluation environnementale	7
II.1. Les enjeux environnementaux retenus	7
II.2. La démarche d'élaboration.....	8
II.3. La méthodologie mise en œuvre	9
III. Le suivi des incidences environnementales du Projet Mobilités 2020/2025/2030	10
IV. L'état initial de l'environnement, les incidences probables du Projet Mobilités 2020/2025/2030 et les mesures envisagées pour en éviter, réduire ou compenser ces effets dommageables probables.....	10
III.1. Les enjeux environnementaux majeurs	11
III.2. Les enjeux environnementaux importants	21
III.3. Les enjeux environnementaux de proximité.....	27
V. Synthèse des actions du Projet Mobilités 2020/2025/2030 sur l'environnement	32
VI. L'évaluation des incidences Natura 2000	34

En préambule

En vertu de la directive européenne du 27 juin 2001 qui pose l'objectif d'intégrer l'environnement et le développement durable dans les politiques de planification, transposée au niveau national dans le code de l'urbanisme (L.104-1 à L.104-8 et R.104-1 à R.104-33) et le code de l'environnement (L.122-4 et suivants), et actualisée avec le décret du 23 août 2012, le Projet Mobilités 2020/2025/2030 de la Grande agglomération toulousaine est soumis à évaluation environnementale.

Toute démarche environnementale doit permettre de s'assurer que l'environnement est pris en compte le plus en amont possible et de façon continue et itérative dans le processus d'élaboration du projet de territoire, afin de garantir à ce dernier un développement équilibré et cohérent, sans porter préjudice aux enjeux environnementaux identifiés.

Conformément à la volonté du législateur et de Tisséo-smtc de mieux prendre en compte les enjeux environnementaux dans ses décisions et programmations, les objectifs partagés de l'évaluation environnementale menée ici sont ainsi de :

- Vérifier que l'ensemble des facteurs environnementaux a été pris en compte,
- Mettre en évidence et hiérarchiser les enjeux environnementaux spécifiques à la Grande agglomération toulousaine, en lien avec la thématique des transports et des déplacements,
- Analyser tout au long du processus d'élaboration les effets potentiels des objectifs et actions du Projet Mobilités sur toutes les composantes de l'environnement,
- Permettre les inflexions nécessaires pour garantir la compatibilité des objectifs du Projet Mobilités avec les enjeux environnementaux,
- Dresser un bilan factuel à terme des effets de la mise en œuvre du Projet Mobilités sur l'environnement.

Ces objectifs assurent une meilleure connaissance de l'état général de la situation et des impacts du projet. Cet état de connaissance est essentiel pour mieux décider et effectuer les choix politiques les plus pertinents. L'évaluation environnementale a aussi pour objectif d'informer le public. L'avis de l'autorité environnementale émis préalablement à l'enquête publique renforce cet éclairage.

Une évaluation environnementale ne doit pas forcément traiter tous les thèmes de l'environnement de façon détaillée et exhaustive. L'attention porte particulièrement sur les thèmes sur lesquels les PDU ont le plus d'incidences et ceux sur lesquels il y a le plus d'enjeux environnementaux.

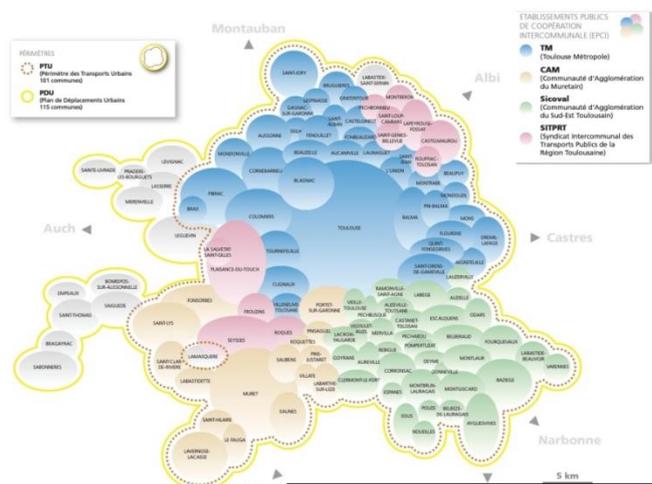
Ce rapport environnemental constitue un outil précieux d'aide à la décision, dans la mesure où, évaluant les impacts prévisibles du projet sur l'environnement, il permet de les anticiper et d'y remédier a priori plutôt qu'a posteriori. Le Projet Mobilités 2020/2025/2030 et le rapport d'évaluation environnementale qui lui est associé sont également l'occasion de communiquer vers les acteurs du territoire et la population sur les grands choix retenus en matière de transports et de déplacements.

Ces documents sont mis à la disposition des autorités compétentes en matière d'environnement, mais aussi du public. Ces derniers ont ainsi la possibilité d'exprimer leur avis sur le Projet Mobilités 2020/2025/2030 avant son adoption, lors de l'enquête publique.

I. Le Projet Mobilités 2020/2025/2030

Par délibération du 4 février 2015, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine a statué sur l'engagement du Projet Mobilités 2020/2025/2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Grande agglomération toulousaine approuvé en 2012. Cette révision doit permettre d'adapter ce document au nouveau contexte métropolitain, ainsi qu'aux dynamiques territoriales à l'œuvre sur la Grande agglomération toulousaine.

Le Projet Mobilités 2020/2025/2030 porte sur un périmètre cohérent avec ceux du Schéma de Cohérence Territoriale de la Grande agglomération toulousaine et du Plan de protection de l'atmosphère.



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-201610191-1A5-1-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

Trois enjeux majeurs sont identifiés par le Projet Mobilités 2020/2025/2030 :

MOBILITE	Organiser les conditions de la mobilité durable dans la perspective d'une croissance démographique soutenue.
ACCESSIBILITE	Répondre à la demande de déplacement liée à la croissance démographique et au dynamisme économique.
ATTRACTIVITE	Renforcer l'accès et maintenir l'attractivité des zones économiques et d'emploi.

Un quatrième enjeu est également retenu : ANTICIPER la mobilité de demain, grâce aux nouveaux outils de l'information et de la communication.

En réponse à ces enjeux et à la poursuite de la croissance territoriale, démographique et économique de la grande agglomération toulousaine, **trois grands objectifs** sont portés par le Projet Mobilités 2020/2025/2030 :

Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires,

Maitriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun,

Mettre en œuvre un plan de circulation en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant.

Tout en visant à :

- **Améliorer** le cadre de vie des habitants,
- **Desservir** les quartiers prioritaires, les zones d'emplois, les équipements structurants métropolitains,
- **Satisfaire** aux besoins de mobilités, tous modes confondus et pour tous les usagers,
- **S'inscrire en synergie** avec les autres plans et programmes dans les domaines de l'aménagement, du développement durable et des déplacements.

La stratégie portée par le Projet Mobilités 2020/2025/2030 s'articule autour de **trois leviers** complémentaires et ordonnés :

Le report modal	<i>Ou comment faire fonctionner ensemble le train, le métro, le tramway, le bus, la marche à pied, le vélo, la voiture partagée</i>
La cohérence entre urbanisme et mobilités	<i>Ou comment développer la ville à proximité des transports en commun.</i>
L'organisation des réseaux routiers	<i>Ou comment mieux développer et aménager les voiries et les stationnements.</i>

Le Projet Mobilités 2020/2025/2030 retient ainsi **20 orientations** et s'articule autour d'un plan de **39 actions**, qui repose sur les trois leviers de la Stratégie Mobilité et qui s'inscrit dans la poursuite des politiques publiques.

I.2. Exposé des motifs du Projet Mobilités 2020/2025/2030 au regard des enjeux environnementaux

Les grands objectifs du projet Mobilités 2020/2025/2030 s'inscrivent dans le droit fil des enjeux portés par les politiques environnementales internationales et nationales pour une réduction de l'impact énergétique et environnemental des déplacements.

Ils répondent ainsi aux dispositions inscrites dans les lois Grenelle (2009, 2010) et de Transition énergétique pour la croissance verte (2015) qui visent, notamment dans le domaine des mobilités, une réduction des émissions de CO₂ de 20% d'ici 2020, en se déclinant à travers les **cibles environnementales** suivantes :

- Une diminution des consommations énergétiques liées aux mobilités,
- Une diminution des émissions de polluants et de gaz à effet de serre, en-deçà des seuils limites d'émissions,
- Une diminution du nombre de personnes régulièrement exposées à des pollutions de fond, eu égard aux impacts sanitaires reconnus de la pollution atmosphérique,

- Une diminution de l'exposition sonore des populations,
- Une amélioration de l'environnement sonore des populations,
- Une diminution des risques de pollutions chroniques et accidentelles des eaux superficielles et souterraines.
- Une réduction de la consommation d'espaces et, de fait, une amélioration de la protection des espaces naturels ou paysagers sensibles.
- Une valorisation des paysagers et du cadre de vie.
- Une amélioration de la sécurité des déplacements.
- Une amélioration des conditions de santé publique.
- ▶ Par notamment une maîtrise de l'étalement urbain et un choix d'aménagement resserré en cœur d'agglomération, là où la densité et la pertinence de l'offre en transports en commun est la plus forte,
- ▶ Par le choix d'une complémentarité des modes de déplacements.

Ces objectifs majeurs s'inscrivent en synergie avec les plans énergie-climat des intercommunalités de Toulouse Métropole, Muretain Agglo et Sicoval, du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération toulousaine, ainsi que des plans nationaux et régionaux santé environnement.

Afin de tester puis de valider les orientations et éléments de programmation retenus par le Projet Mobilités 2020/2025/2030, des études prospectives ont été réalisées à l'aide d'outils de modélisation, portant successivement sur :

- Des scénarios d'évolution des déplacements à l'horizon 2025-2030, définis sur la base d'hypothèses sociodémographiques partagées, à l'échelle de la Grande agglomération toulousaine (aua/T).
- Une évaluation quantitative à l'horizon 2030 de la qualité de l'air, des émissions de gaz à effet de serre et des consommations d'énergie, afin d'évaluer l'impact du scénario « Projet Mobilités » sur la pollution de l'air par rapport à un scénario « Fil de l'eau » (ORAMIP Atmo - Midi-Pyrénées).

Ces deux étapes de modélisation, interrogeant de manière itérative le processus d'élaboration et de choix du Projet Mobilités 2020/2025/2030, ont apporté des éléments importants d'aide à la décision pour la définition du Projet Mobilités.

L'exercice de modélisation des déplacements démontre que les actions du Projet Mobilités 2020/2025/2030 entraînent de manière effective un report modal de la voiture particulière vers les transports en commun et les modes actifs (marche et vélo).

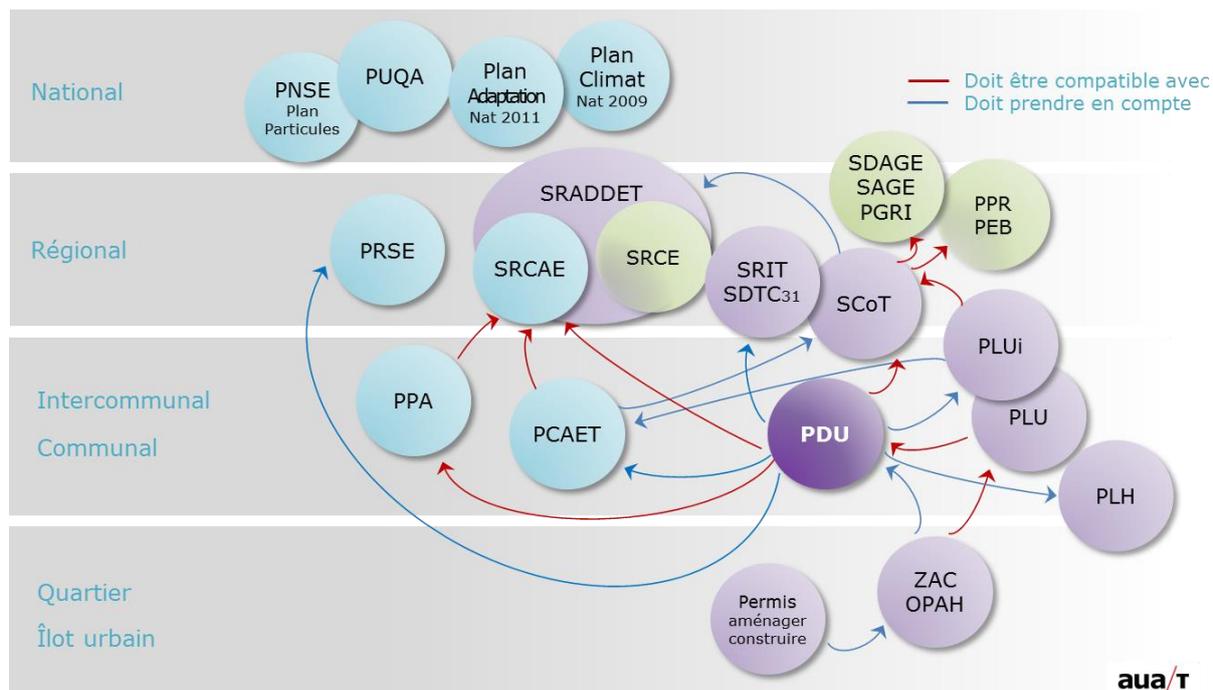
L'utilisation de ces résultats comme données d'entrées aux exercices de modélisation « air » permet de vérifier que ce report modal s'accompagne effectivement de (*Etude ORAMIP, 2016*) :

- Une **réduction de la consommation énergétique par habitant** liée aux déplacements,
- Une forte **amélioration de la qualité de l'air** pour la population
- Une **diminution des émissions de gaz à effet de serre par habitant.**

I.3. Articulation du Projet Mobilités 2020/2025/2030 avec les autres documents de planification

La prise en compte des problématiques environnementales dans les déplacements est assurée par une approche globale du territoire. Afin de permettre un équilibre durable entre les besoins de mobilité et d'accessibilité, mais aussi entre la protection de la santé et de l'environnement, le Projet Mobilités agit à différentes échelles et sur différentes thématiques. Il se doit ainsi d'être articulé avec un ensemble de documents de planification, qu'ils fassent l'objet eux-mêmes d'une évaluation environnementale ou non, et crée d'ailleurs lui-même des obligations vis-à-vis d'autres documents (article R122-17 du Code de l'Environnement).

L'analyse de l'articulation d'un PDU avec les autres documents, plans et programmes d'urbanisme et d'environnement s'appuie sur ses différentes pièces constitutives. L'analyse du rapport de compatibilité et de prise en compte s'attache aux orientations, objectifs et dispositions, selon les documents de rang supérieur, susceptibles de concerner le champ d'application du Projet Mobilités, dans un principe d'indépendance des législations.



Une analyse approfondie a été réalisée pour les documents avec lesquels le Projet Mobilités 2020/2025/2030 doit être compatible :

- Le Schéma régional climat air énergie de Midi-Pyrénées (SRCAE),
- Le Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération toulousaine (PPA),
- Le Schéma de cohérence territoriale de la Grande agglomération toulousaine (SCoT).

Outre les documents cités ci-avant, la cohérence entre le Projet Mobilités 2020/2025/2030 et les autres plans et programmes en urbanisme et en environnement, présentant des liens avec les transports, a été vérifiée, prioritairement avec les documents suivants :

- Les Plans climat énergie territoriaux (PCET),
- Le Plan régional santé environnement de Midi-Pyrénées (PRSE),
- Les Plans locaux d'urbanisme intercommunaux et communaux (POS/PLU/PLUi),
- Les Programmes locaux de l'habitat (PLH).

II. La démarche d'évaluation environnementale

II.1. Les enjeux environnementaux retenus

L'évaluation environnementale a pour finalité de donner à comprendre sur le fonctionnement global du territoire, de mettre en exergue ses atouts et d'identifier les faiblesses et les menaces à l'œuvre.

Les caractéristiques connues du territoire de la Grande agglomération toulousaine, ainsi que le champ d'intervention spécifique du Projet Mobilités 2020/2025/2030, permettent d'appréhender trois grandes familles d'enjeux :

Des **enjeux environnementaux majeurs**, directement posés par les problématiques de déplacements et de mobilités, dont les deux premiers ont des incidences potentielles sur la santé humaine :

- La protection et l'amélioration de la qualité de l'air
- La réduction des nuisances sonores
- La limitation des émissions de gaz à effet de serre
- La maîtrise de la consommation d'énergie
- La maîtrise de la consommation d'espace

Des **enjeux environnementaux importants**, qui interpellent directement la limitation de la vulnérabilité du territoire et des populations, au regard des politiques de transports :

- La gestion du risque majeur d'inondation
- La protection des milieux naturels sensibles et des continuités écologiques
- La sécurité des déplacements

Des **enjeux environnementaux de proximité**, relevant de la qualité de vie, liés de façon plus ponctuelle aux politiques de transports et de déplacements :

- La valorisation et la protection du patrimoine bâti et paysager
- La préservation et la valorisation de la qualité de l'eau
- La gestion des risques majeurs autres que le risque d'inondation
- La gestion des déchets

II.2. La démarche d'élaboration

Le rapport environnemental du Projet Mobilités 2020/2025/2030 s'articule autour de **9 volets** :

Volet 1	Le résumé non technique de l'évaluation environnementale
Volet 2	La description de la démarche d'évaluation environnementale, ainsi que les enjeux et les objectifs du Projet Mobilités sur lequel cette évaluation porte,
Volet 3	L'analyse de l'état initial de l'environnement et des dynamiques d'évolution à l'œuvre,
Volet 4	L'exposé des motifs pour lesquels le Projet Mobilités a été retenu, notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement,
Volet 5	L'analyse des effets probables et notables du Projet Mobilités sur l'environnement, au regard des éléments de projet aujourd'hui à disposition,
Volet 6	L'évaluation spécifique du Projet Mobilités sur les sites Natura 2000 présents sur le territoire de la Grande agglomération toulousaine, en réponse au décret n°2010-365 du 9 avril 2010 relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000 (articles R414-19 à R414-26 du code de l'environnement),
Volet 7	L'analyse et la définition des mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les éventuelles conséquences dommageables des actions du Projet Mobilités sur l'environnement,
Volet 8	La description des méthodes utilisées pour réaliser l'évaluation environnementale,
Volet 9	L'analyse de l'articulation du Projet Mobilités avec les autres plans, programmes et documents d'urbanisme et d'environnement, avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte.

La méthode d'évaluation environnementale s'inspire en grande partie de celle des études d'impacts sur l'environnement. Elle en diffère cependant fortement par **la portée – stratégique plutôt qu'opérationnelle** – des projets auxquels elle s'adresse. Elle s'inscrit dans une démarche globale, visant une bonne prise en compte des préoccupations environnementales dans les projets de territoire et participant à leur équilibre général.

L'élaboration du rapport environnemental a été menée sous maîtrise d'ouvrage de Tisséo-smtc par :

- Atmo Midi-Pyrénées ORAMIP, association agréée par le ministère de l'Écologie et du Développement Durable pour la surveillance de la qualité de l'air en région Midi-Pyrénées, qui a établi l'état des lieux 2013 et une modélisation à l'horizon 2030 de la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et les consommations énergétiques sur le périmètre du Projet Mobilités,
- L'agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse Aire métropolitaine (aua/T) qui a mobilisé ses compétences en termes de modélisation des trafics aux horizons 2013 et 2030, et d'évaluation environnementale des politiques publiques de transports, sur les champs environnementaux complémentaires aux sujets traités par Atmo Midi-Pyrénées ORAMIP.

L'interface avec les travaux d'élaboration du Projet Mobilités 2020/2025/2030 a été assurée par les services techniques de Tisséo-smtc en charge du Projet Mobilités, qui ont fait le lien entre les prestataires, les partenaires du Projet Mobilités et l'ensemble des services de Tisséo-smtc concernés.

La démarche d'évaluation environnementale a permis de garantir :

- Une approche globale, itérative et progressive,
- Une approche stratégique et spatialisée, dans la mesure du possible,
- Un caractère à la fois volontaire et réactif,
- Un suivi dans le temps.

II.3. La méthodologie mise en œuvre

Une attention fine a été portée et vérifiée entre le Volet « Etat initial de l'environnement » et le diagnostic territorial stratégique. Tout en donnant une place clairement lisible à la phase d'analyse de l'état initial de l'environnement, cette organisation joue la complémentarité et évite les redondances entre les deux rapports.

Sur la base de connaissances collectées, dont les sources sont identifiées et précisées au fur et à mesure du rapport, l'analyse menée pour formaliser l'état initial de l'environnement du Projet Mobilités a permis de mettre en exergue les principaux enjeux environnementaux thématiques du territoire de la grande agglomération toulousaine, sur la période 2012-2015, et, dans la mesure du possible, des perspectives d'évolution tendancielle d'ici à 2025-2030, au regard des problématiques de transports et de déplacements. Ces enjeux ont été mis, le cas échéant, en regard des enjeux rappelés des exercices, plans et programmes supérieurs que le Projet Mobilités doit intégrer.

Le volet « Etat initial de l'environnement » a bénéficié de démarches récentes ayant permis de renouveler la connaissance environnementale et son partage entre les acteurs locaux : projet de révision 1 du SCoT de la Grande agglomération toulousaine (périmètre similaire), projet de PLUiH de Toulouse Métropole, études de faisabilité de grands projets structurants tels que le projet de 3^{ème} ligne de métro.

Il s'appuie sur des informations tant qualitatives que quantitatives (précisées au fur et à mesure dans le rapport). Des compléments et approfondissements spécifiquement liés aux problématiques des transports et déplacements ont été apportés, en tant que de besoin. Les objectifs à atteindre en matière d'environnement, concernant tout ou partie du Projet Mobilités et fixés par la loi ou d'autres documents de planification, sont également précisés, afin d'éclairer les perspectives d'évolution.

Pour chaque thématique environnementale, l'analyse des effets probables et notables :

- Eclaire sur les tendances à attendre en l'absence de Projet Mobilités,
- Analyse les incidences probables et notables de la mise en œuvre du Projet Mobilités sur l'environnement,
- Identifie les mesures envisagées pour éviter, réduire, voire compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement,

L'analyse a principalement été réalisée sous deux angles :

- Une **évaluation quantitative** des incidences potentielles du Projet Mobilités 2020/2025/2030 sur trois enjeux majeurs : la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et les consommations d'énergie, afin d'apprécier si le Projet Mobilités permet d'atteindre les objectifs environnementaux quantifiés. Cette évaluation quantitative prospective a été réalisée par l'Observatoire régional de l'air en Midi-Pyrénées (Atmo - Midi-Pyrénées ORAMIP), au vu de ses compétences dans le domaine.
Cette analyse s'appuie sur des scénarios d'évolution des déplacements à l'horizon 2025-2030, définis sur la base d'hypothèses sociodémographiques partagées, à l'échelle de la Grande agglomération toulousaine, et développés par l'aua/T.
- Une **analyse qualitative** des incidences de chaque action du Projet Mobilités sur l'ensemble des composantes environnementales du territoire, afin de vérifier que ces actions contribuent à atteindre les objectifs fixés pour les différents enjeux identifiés (aua/T).

Une synthèse des effets probables et notables pour chaque enjeu environnemental est présentée de façon systématique, destinée à faciliter une lecture rapide de l'analyse réalisée. L'impact environnemental sur chacune des thématiques est alors qualifié : **impact positif avéré**, **impact positif potentiel**, **impact négatif avéré** et **impact négatif potentiel**.

Cas particulier de l'analyse des incidences sur les sites Natura 2000

La prise en considération des sites Natura 2000 dans le projet fait l'objet d'une analyse spécifique, formalisée sous un chapitre individualisé, conformément à l'article R.122-2 du Code de l'Urbanisme et à l'article L.414-4 du Code de l'Environnement.

L'exercice global d'évaluation environnementale du Projet Mobilités est à manier avec précaution, en intégrant ses limites.

Il s'agit en effet d'un document de programmation d'actions à horizon 2025-2030, et il est difficile d'aller au-delà d'une analyse qualitative pour la plupart des actions prévues.

Il y est difficile de prendre en compte l'intégralité des effets locaux. En effet, il ne s'agit pas ici d'évaluer chaque projet inscrit au Projet Mobilités, mais bien des effets du plan dans sa globalité.

L'importance réelle des incidences dépendra de la nature exacte des projets, de leur localisation et des modalités de leur mise en œuvre. La réalisation de nouveaux projets doit obéir à des principes réglementaires très stricts, notamment :

- La réalisation d'une étude d'impact,
- La réalisation, si besoin, d'un dossier Loi sur l'eau, qui peut être sous le régime de déclaration ou d'autorisation.

A ce niveau des études, il sera possible de prendre véritablement en compte les différents éléments qui pourraient impacter de façon notable l'environnement.

III. Le suivi des incidences environnementales du Projet Mobilités 2020/2025/2030

Un dispositif de suivi et d'évaluation du Projet Mobilités 2020/2025/2030, valant révision du PDU 2012, existe à ce jour à travers notamment « l'Observatoire du PDU », actualisé annuellement.

Cet observatoire s'attache non seulement à la mise en œuvre de l'action, mais également à ses conséquences et à l'adéquation avec les effets attendus. Il donne aussi des tendances d'évolution par rapport aux objectifs généraux : il s'agit non seulement d'évaluer les effets propres à chaque action, mais également les effets "transversaux" liés à l'ensemble de la politique Projet Mobilités mise en œuvre.

Afin de s'assurer d'une mise en œuvre effective d'un dispositif de suivi des incidences environnementales du Projet Mobilités, le choix est fait d'intégrer ce dispositif de suivi environnemental à l'Observatoire global de suivi et d'évaluation du Projet Mobilités.

IV. L'état initial de l'environnement, les incidences probables du Projet Mobilités 2020/2025/2030 et les mesures envisagées pour en éviter, réduire ou compenser ces effets dommageables probables

Une lecture transversale est proposée par grande famille d'enjeux environnementaux, permettant de mettre en regard les éléments déterminants identifiés dans le cadre de l'état des lieux, les enjeux prioritaires retenus par le Projet Mobilités 2020/2025/2030 et les incidences probables, positives et négatives, du Projet Mobilités sur l'environnement, ainsi que des mesures correctrices complémentaires envisageables.

III.1. Les enjeux environnementaux majeurs

III.1.1. La protection et l'amélioration de la qualité de l'air

Etat des lieux

Le trafic routier, premier émetteur d'oxydes d'azote sur le territoire :

- Plus de 80% des émissions totales portées par les transports, dont 50% par les véhicules légers et 30% par les poids lourds ;
- Des niveaux de concentration systématiquement au-dessus de la valeur limite depuis 2007 à proximité du trafic routier, mais une valeur limite toujours respectée en moyenne annuelle en milieu urbain de fond ; une baisse de la concentration à proximité des axes de circulation depuis 2012 ;
- Entre 8000 et 18000 habitants potentiellement exposés à des dépassements de la valeur limite pour la protection de la santé pour le NO₂ en 2013.

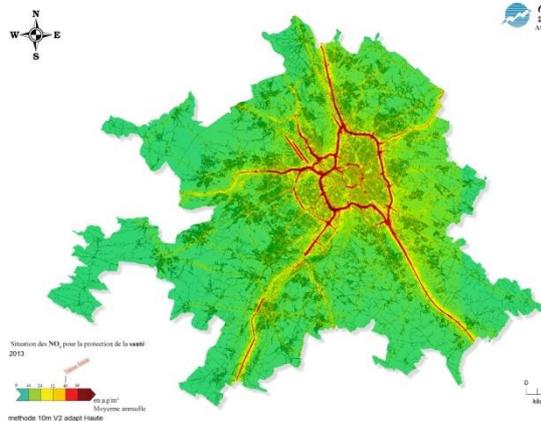
Le transport routier, également premier émetteur de particules PM10 sur le territoire :

- Plus de 44% des émissions de particules PM10 liées aux transports, mais une contribution du secteur résidentiel / tertiaire également importante (37.1%) ;
- Près de 72% des émissions liées à l'usure des équipements et au réenvol des particules avec le passage des véhicules, les émissions à l'échappement des véhicules ne représentant qu'environ 28% des émissions totales ; des niveaux de concentration plus élevés à proximité des axes de circulation, mais en baisse depuis 2011 ;
- Entre 500 et 1200 habitants potentiellement exposés à des dépassements de valeurs limites pour la protection de la santé pour les particules PM10 sur l'année 2013.

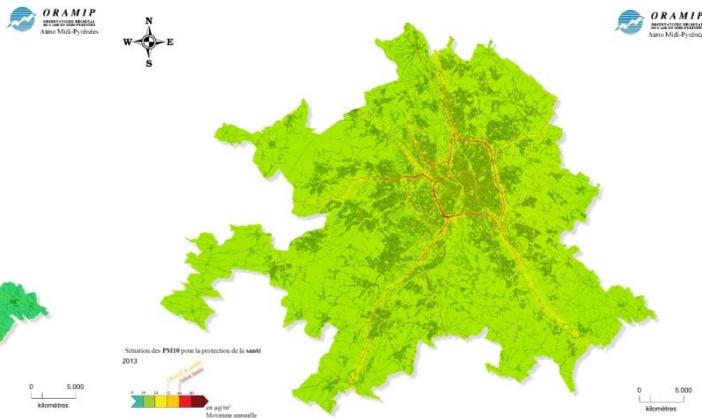
Le transport routier, second émetteur de particules fines PM2.5 sur la zone :

- Près de 39% des émissions totales de PM2.5 portées par les transports, après le secteur résidentiel (49.6%) ;
- Des concentrations stables depuis 2007, mais dépassant localement la valeur cible ;
- Entre 10 et 100 habitants potentiellement exposés à des dépassements de la valeur limite et de la valeur cible pour l'année 2013.

Pollution au NO₂ en 2013



Pollution aux PM10 en 2013



Enjeux prioritaires pour le Projet Mobilités 2020/2025/2030

- La réduction des émissions de polluants atmosphériques liées au trafic routier,
- La reconsidération des modes de déplacements de proximité.

Incidences prévisibles positives

De par la nature de l'exercice et les objectifs affirmés par le Projet Mobilités, les actions inscrites par ce dernier participent en grande partie à éviter de nouvelles émissions de polluants dans l'air.

- Le renforcement du réseau de transports en commun et son adaptation aux usages constatés sur le territoire pour une optimisation du réseau et un encouragement à laisser la voiture individuelle (actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 18, 19).
- Le confortement des politiques locales en faveur des modes actifs et le développement d'un maillage dédié (actions 14, 15, 16, 17, 19).
- La promotion d'une cohérence urbanisme / mobilités (actions 7, 9, 21, 22, 23, 24, 25).
- L'accompagnement à l'essor de nouvelles énergies non émettrices (actions 30, 39).
- L'organisation d'une politique tarifaire intégrée, comme le développement de services aux usagers (actions 11, 12, 19).
- La réflexion anticipée sur l'accessibilité des territoires générateurs de déplacements, dans un souci d'organisation et de hiérarchisation des réseaux (actions 10, 13, 20, 26, 27, 28, 31, 32, 37).
- Le soutien au développement de services d'autopartage et de covoiturage (actions 16, 17, 29, 33, 34).
- La modération des vitesses sur les axes structurants, la résorption des zones accidentogènes et la mise en place éventuelle de zones de circulation restreinte (actions 35, 36, 38).

Les prospectives à l'horizon 2030 (étude ORAMIP) prévoient :

- Une importante diminution des émissions d'oxydes d'azote, quel que soit le scénario,
 - Liée au renouvellement du parc roulant et aux faibles émissions des véhicules de nouvelle génération.
 - Liée également au report modal du véhicule personnel vers les transports en commun.
 - Réduisant la population touchée par des dépassements de valeurs limites à moins de 300 personnes à l'horizon 2030.
- Une diminution des émissions de PM10 de l'ordre de 20%,
 - Liée à la baisse des émissions dues à la modernisation des équipements de chauffage mais aussi au renouvellement du parc roulant et aux faibles émissions des nouvelles générations de véhicules en 2030.
 - Liée également au report modal du véhicule personnel vers les transports en commun.
 - Réduisant la population touchée par des dépassements de valeurs limites à moins de 400 personnes à l'horizon 2030.
- Les prospectives à l'horizon 2030 prévoient une diminution des émissions de PM2.5 de l'ordre de 33%,
 - A parts égales entre le secteur des transports et celui du résidentiel/tertiaire.
 - Liée aussi au report modal du véhicule personnel vers les transports en commun.
 - Réduisant la population touchée par la pollution à l'horizon 2030 à un taux quasiment nul.

Incidences prévisibles négatives

Le développement du nombre de déplacements, principalement lié à la poursuite de croissance démographique attendue sur la grande agglomération toulousaine, peut laisser envisager une augmentation des émissions polluantes. Comme le montrent les exercices de modélisation réalisés à l'horizon 2030 par l'ORAMIP, cette augmentation éventuelle est heureusement contrebalancée par un report modal important du véhicule personnel vers les transports en commun.

Il en résulte une diminution globale des émissions de polluants dans l'air, confortée par le renouvellement du parc roulant et les faibles émissions des véhicules nouvelle génération.

III.1.2. La réduction des nuisances sonores

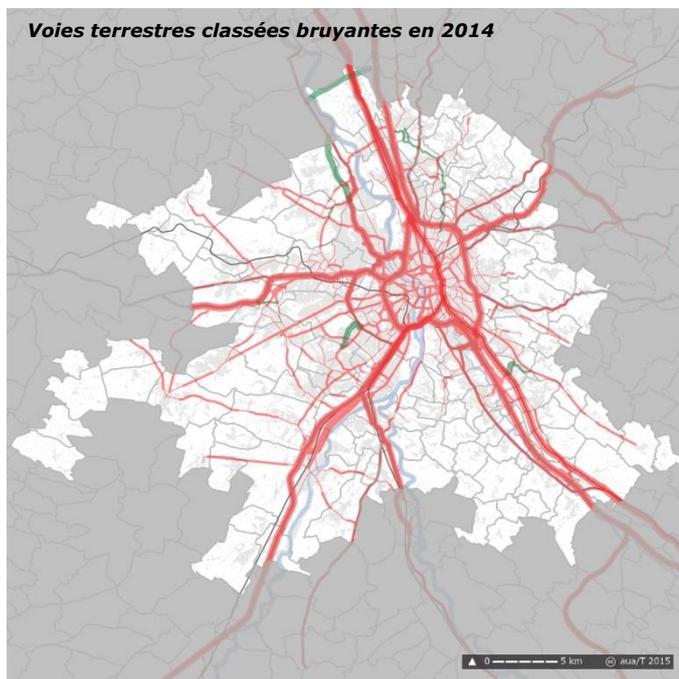
Etat des lieux

Un environnement sonore dégradé autour des voies de déplacements : en 2014, 1086 km de voies routières et ferrées du territoire sont classées bruyantes. 24 % d'entre elles occasionnent de très fortes nuisances sonores (catégories 1 et 2).

Les quatre Plans d'Exposition au Bruit en application couvrent aujourd'hui une surface totale de 13016 hectares, couvrant 3 678 hectares de surfaces urbanisées où l'urbanisme doit être maîtrisé.

Une nouvelle approche globale et concertée pour qualifier l'environnement sonore et éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

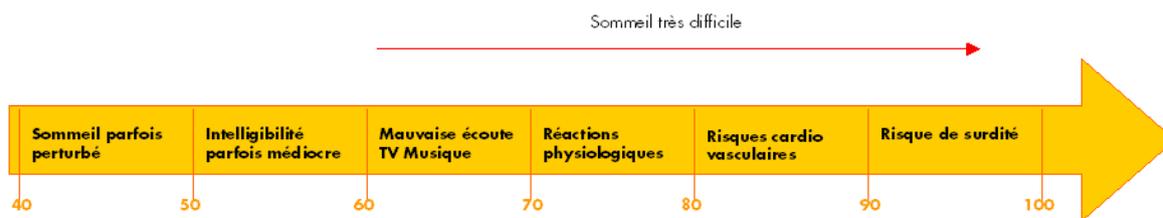
S'appliquant aux bruits des infrastructures de transports terrestres, des aéroports et des industries, auxquels sont exposés les êtres humains dans les espaces bâtis, les parcs publics, les lieux calmes, ainsi qu'à proximité des bâtiments et zones sensibles au bruit, elle doit permettre au final d'identifier les points noirs bruits, mais aussi les zones « calmes » qu'il serait judicieux de préserver. A ce jour, le département de la Haute-Garonne, Toulouse Métropole et l'aéroport de Toulouse-Blagnac ont réalisé des cartes stratégiques de bruit, la métropole ayant achevé son plan de prévention du bruit dans l'environnement en 2016.



Nuisances sonores terrestres

- Tronçons existants
- Tronçons en projet

Un impact sanitaire démontré des nuisances sonores sur l'organisme humain.



Unité = dB(A) ; Source : ARS Alsace

Enjeux prioritaires pour le Projet Mobilités 2020/2025/2030

- **La hiérarchisation du réseau et la structuration de l'armature urbaine,**
- **L'apaisement des conditions de mobilité,** à travers la régulation des vitesses et des allures de circulation,
- **La réduction de la part du trafic automobile,**
- **La résorption des points noirs bruit** les plus préoccupants,
- **La préservation des espaces de calme.**

Incidences prévisibles positives

Le Projet Mobilités souhaite favoriser un développement des usages du réseau de transports collectifs au détriment de la voiture particulière, et de fait améliorer l'environnement sonore des habitants et usagers.

- L'amélioration des performances des réseaux en place et des plateformes d'intermodalité, la création de capacités de transports supplémentaires (actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 18, 24, 25).
- La mise en place d'une politique tarifaire plus équitable et de services plus adaptés aux usages (actions 11, 12, 19).
- Le développement de politiques locales en faveur des modes actifs et de réflexions adaptées en faveur d'un partage apaisé de l'espace public (actions 14, 15, 16).
- Le renouvellement des pratiques de mobilité et de stationnement, et des comportements des usagers participant à améliorer la qualité sonore de la ville (actions 29, 30, 31, 37).
- A plus grande échelle, toute réflexion prospective engagée pour une amélioration du système de déplacements à long terme favorisant a priori une circulation plus partagée et plus apaisée (actions 28, 39).
- La limitation des vitesses pratiquées, le développement de zones de circulation apaisées et sécurisées, induisant une plus grande fluidité de circulation (actions 17, 20, 33, 34, 35, 36, 38).
- La prise en compte dès l'amont des déplacements nécessaires aux activités commerciales et artisanales en tissu urbain (actions 26, 37).

Incidences prévisibles négatives

Si globalement les actions envisagées dans le Projet Mobilités participent à améliorer la qualité de l'environnement sonore de la Grande agglomération toulousaine, certains axes d'actions peuvent s'accompagner de l'apparition de nouvelles nuisances sonores.

- L'amélioration, le confortement du maillage du réseau de transports collectifs, le confortement ou la création de pôles d'échanges multimodaux, de nouveaux projets routiers (actions 4, 5, 6, 10, 13, 32).
- La hiérarchisation des réseaux routiers pourra amener à modifier l'environnement sonore de certains axes (action 31).
- La réduction de la vitesse des véhicules ou du caractère accidentogène de voies est susceptible de générer une augmentation des niveaux sonores (freinage/accélération au droit des aménagements) (actions 35, 36)
- Le rabattement des véhicules vers les aires de covoiturage ou les pôles d'échanges pourront engendrer des niveaux sonores localisés (actions 6, 27, 29).
- La valorisation et l'intensification urbaine sont susceptibles d'augmenter la part de la population exposée à des nuisances sonores liées aux transports (actions 21, 22, 23, 25).

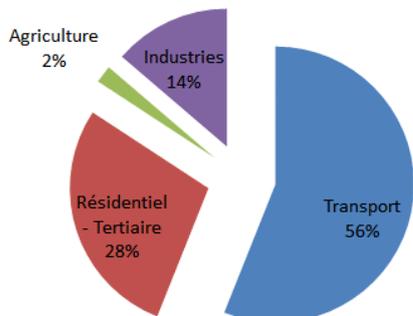
Pour chaque action ou projet, toute nouvelle ambiance sonore sera systématiquement à comparer à la situation antérieure et à mettre en rapport à la population exposée. Pour tout projet susceptible d'entraîner un effet notable dans ce domaine, une étude acoustique sera à mettre en œuvre.

A titre d'information, des mesures acoustiques sont menées par Tisséo SMTTC dans le cadre des bilans d'évaluation du réseau métro et tramway. Elles indiquent à ce jour une nette diminution des bruits liés à la circulation routière, en raison d'un report modal vers les transports en commun et la mise en place concomitante de plans de circulation ou de mesures de stationnement contraignant l'usage de la voiture.

III.1.3. La limitation des émissions de gaz à effet de serre

Etat des lieux

La voiture, mode de déplacement le plus émetteur de GES

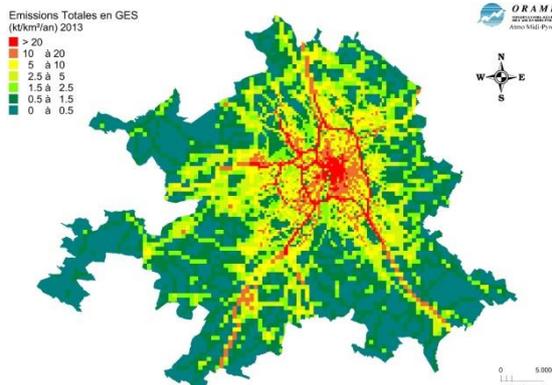
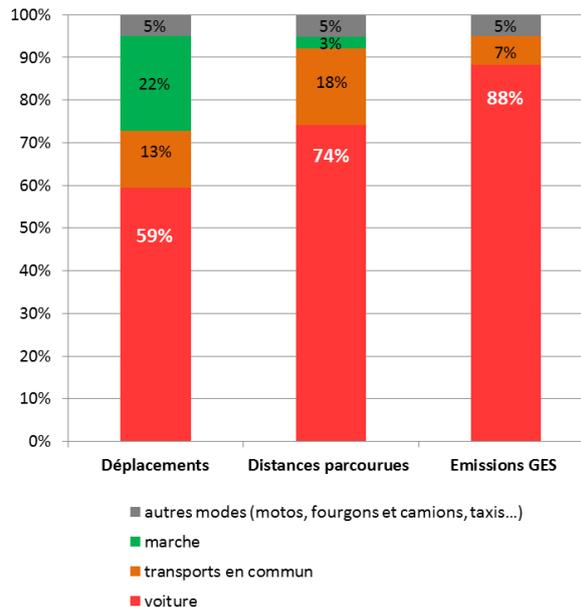


Répartition des émissions de GES par type d'émetteur sur le territoire du PDU pour l'année 2013

Des émissions variables selon les profils et les motifs de déplacements : les trajets domicile - travail sont ainsi à l'origine de près de 30% des émissions de GES alors qu'ils ne représentent pourtant que 13% des déplacements des habitants.

Un enjeu important sur les territoires périphériques : un habitant du centre-ville de Toulouse émet en moyenne près de 6 fois moins de GES qu'un habitant du périurbain ; la part modale de la voiture est de 18% dans le premier cas et de 78% dans le second.

Des émissions de GES principalement concentrées sur Toulouse et sa 1ère couronne



Enjeux prioritaires pour le Projet Mobilités 2020/2025/2030

- **La promotion et l'organisation d'un report modal** vers les modes actifs et les transports en commun,
- **Le renforcement de la cohérence urbanisme-transport,**
- **L'amélioration de la conception et de la desserte des zones d'emplois,**
- **Le développement de l'usage d'énergies alternatives** aux énergies fossiles,
- **L'accompagnement des salariés vers de nouvelles formes de mobilité,**
- **L'accompagnement du comportement des usagers** en incitant notamment à une amélioration de l'éco-conduite des véhicules motorisés.

Incidences prévisibles positives

De par la nature de l'exercice et les objectifs affirmés par le Projet Mobilités, les actions inscrites par ce dernier participent en grande partie à éviter de nouvelles émissions de gaz à effet de serre.

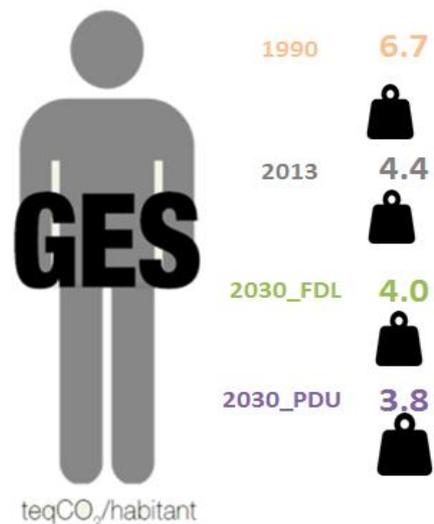
- L'optimisation du réseau de transports collectifs, par son renforcement et son adaptation aux usages encourageant les usagers à laisser leur voiture individuelle (actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 18, 19).
- Le développement des modes actifs, la réflexion dès l'amont des projets d'aménagement sur des espaces publics et des voies de circulation apaisées (actions 14, 15, 16, 17, 19).
- La poursuite d'une réelle cohérence urbanisme / mobilités, facilitant les reports modaux vers les transports collectifs et les modes actifs (actions 7, 9, 21, 22, 23, 24, 25).
- L'accompagnement à l'essor de nouvelles énergies non émettrices telles que l'électricité ou de nouvelles technologies (actions 30, 39).
- L'optimisation du levier tarifaire et des services aux usagers doit encourager un report modal (actions 11, 12, 19).
- La réflexion anticipée sur l'accessibilité aux territoires générateurs de déplacements (actions 10, 13, 20, 26, 27, 28, 31, 32, 37).
- Le soutien au développement de services d'autopartage et de covoiturage, en mettant en œuvre des stratégies différenciées de stationnement (actions 16, 17, 29, 33, 34).
- La modération des vitesses sur les axes structurants, la résorption des zones accidentogènes et la mise en place éventuelle de zones de circulation restreinte (actions 35, 36, 38).

Les perspectives à l'horizon 2030 (étude ORAMIP) identifient deux tendances :

- Une amélioration des émissions au niveau des grands axes structurants : autoroutes, nationales, périphérique, due à une limitation des vitesses et/ou à une fluidification du trafic sur ces axes.
- Une surémission des GES sur les nouveaux axes et sur certains axes secondaire devant permettre aux usagers de rejoindre les parcs relais des offres de transports en commun.

La grande agglomération toulousaine devrait être marquée par une augmentation continue de sa population jusqu'à l'horizon 2030. Cette augmentation de population devrait engendrer une augmentation des émissions de GES par les principales sources d'émission (chauffage, trafic routier, etc.).

A son niveau les aménagements prévus dans le cadre du Projet Mobilités 2020/2025/2030 devrait permettre de réduire de 3 à 4 points les émissions de GES en 2030 par rapport au scénario de référence « fil de l'eau » (2030_FDL). Il faut cependant noter que si les émissions totales de GES augmentent à l'horizon 2030 par rapport à 2013, les émissions par habitant diminuent de près de 14% entre 2013 et 2030 avec le scénario Projet Mobilités 2020/2025/2030 (2030_PDU).



Incidences prévisibles négatives

La mise en œuvre des orientations et actions du Projet Mobilités doit contribuer à de véritables changements de pratiques de déplacements et à un report modal global vers les transports collectifs et les modes actifs.

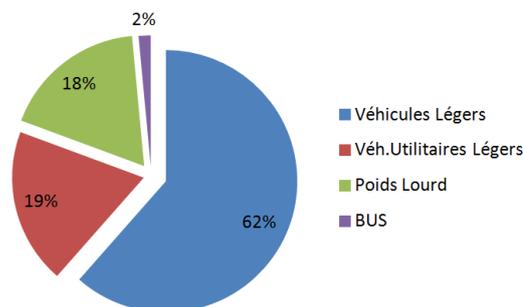
L'augmentation du nombre de déplacements sur la grande agglomération toulousaine, liée à la poursuite d'une croissance démographique soutenue, entrainera cependant une augmentation des émissions totales de gaz à effet de serre. Comme précisé plus haut, le Projet Mobilités permet néanmoins de limiter cette augmentation de 3 à 4 points par rapport à un scénario référence « Fil de l'eau ».

III.1.4. La maîtrise de la consommation d'énergie

Etat des lieux

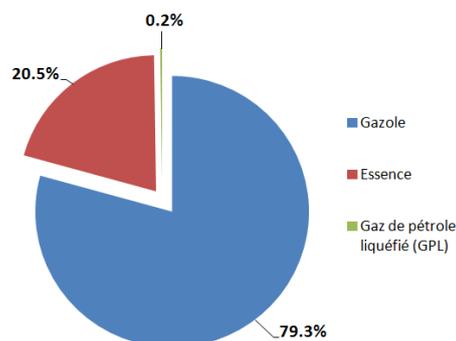
Les transports, secteur d'activité le plus consommateur d'énergie : il représente 58% de la consommation énergétique sur le territoire du Projet Mobilités 2020/2025/2030, contre 40% pour le secteur résidentiel/tertiaire.

Au sein de ce secteur transports, les déplacements par véhicules légers contribuent à 62% de la consommation énergétique, contre seulement 2% pour le réseau de bus (2013).



Trois principaux types de combustibles sont employés, mais le diesel est nettement majoritaire (79%) (2013).

Comme pour les émissions de GES, l'organisation territoriale et la distance entre lieu de résidence et lieu de travail / d'activités jouent un rôle prépondérant dans les consommations d'énergies liés aux déplacements : plus la ville s'étale, plus les déplacements générés sont nombreux et longs, alourdissant alors le bilan des consommations énergétiques.



Enjeux prioritaires pour le Projet Mobilités 2020/2025/2030

Les enjeux prioritaires identifiés en matière de consommation d'énergie rejoignent étroitement ceux identifiés pour favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

- **Le renforcement de la cohérence urbanisme-mobilités,**
- **La promotion et l'organisation d'un report modal** vers les modes actifs et les transports en commun au sein des zones urbaines,
- **L'amélioration de la conception et de la desserte des zones d'emplois** de façon à réduire les déplacements motorisés des salariés,
- **Le développement de l'usage d'énergies alternatives** aux énergies fossiles,
- **L'accompagnement du comportement des usagers** en incitant notamment à une amélioration de l'éco-conduite des véhicules motorisés.

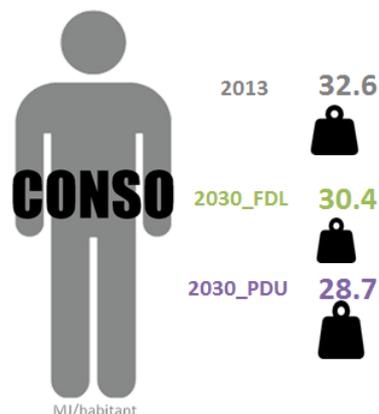
Incidences prévisibles positives

Les effets probables positifs du Projet Mobilités vis-à-vis des émissions de gaz à effet de serre sont intimement liés aux effets de ce projet sur les consommations de carburant fossile.

- L'optimisation du réseau de transports collectifs, comme l'amélioration et le développement de l'intermodalité (actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 18, 19).
- Le développement des modes actifs (actions 14, 15, 16, 17, 19).
- La cohérence urbanisme / mobilités, promue par le Projet Mobilités (actions 7, 9, 21, 22, 23, 24, 25).
- L'accompagnement à l'essor de nouvelles énergies non émettrices telles que l'électricité ou de nouvelles technologies (actions 30, 39).
- L'optimisation du levier tarifaire et des services aux usagers, encourageant un report modal (actions 11, 12, 19).
- La réflexion anticipée sur l'accessibilité aux territoires générateurs de déplacements, l'organisation et la hiérarchisation des réseaux (actions 10, 13, 20, 26, 27, 28, 31, 32, 37).
- Le développement de services d'autopartage et de covoiturage, la définition de stratégies différenciées en termes de stationnement, la conception de zones de circulation apaisées (actions 16, 17, 29, 33, 34).
- La modération des vitesses sur les axes structurants, la résorption des zones accidentogènes et la mise en place éventuelle de zones de circulation restreinte (actions 35, 36, 38).

Le territoire de la grande agglomération toulousaine devrait être marqué par une augmentation continue de sa population jusqu'à l'horizon 2030. Cette augmentation de population devrait engendrer une augmentation du nombre de kilomètres parcourus par les véhicules.

A son niveau les aménagements prévus dans le cadre du Projet Mobilités 2020/2025/2030 devrait permettre de réduire de 7 points la consommation de carburant en 2030 par rapport au scénario de référence « fil de l'eau ». Il faut cependant noter que si la consommation totale de carburant augmente à l'horizon 2030 par rapport à 2013, la consommation par habitant diminue de près de 12% entre 2013 et 2030 avec le scénario PDU.



Incidences prévisibles négatives

La mise en œuvre des orientations et actions du Projet Mobilités doit contribuer à de véritables changements de pratiques de déplacements et à un report modal global vers les transports collectifs et les modes actifs.

L'augmentation du nombre de déplacements sur la grande agglomération toulousaine, liée à la poursuite d'une croissance démographique soutenue, entrainera cependant une augmentation de la consommation totale de carburant. Comme précisé ci-avant, le Projet Mobilités permet néanmoins de limiter cette augmentation de 7 points par rapport à un scénario référence « Fil de l'eau ».

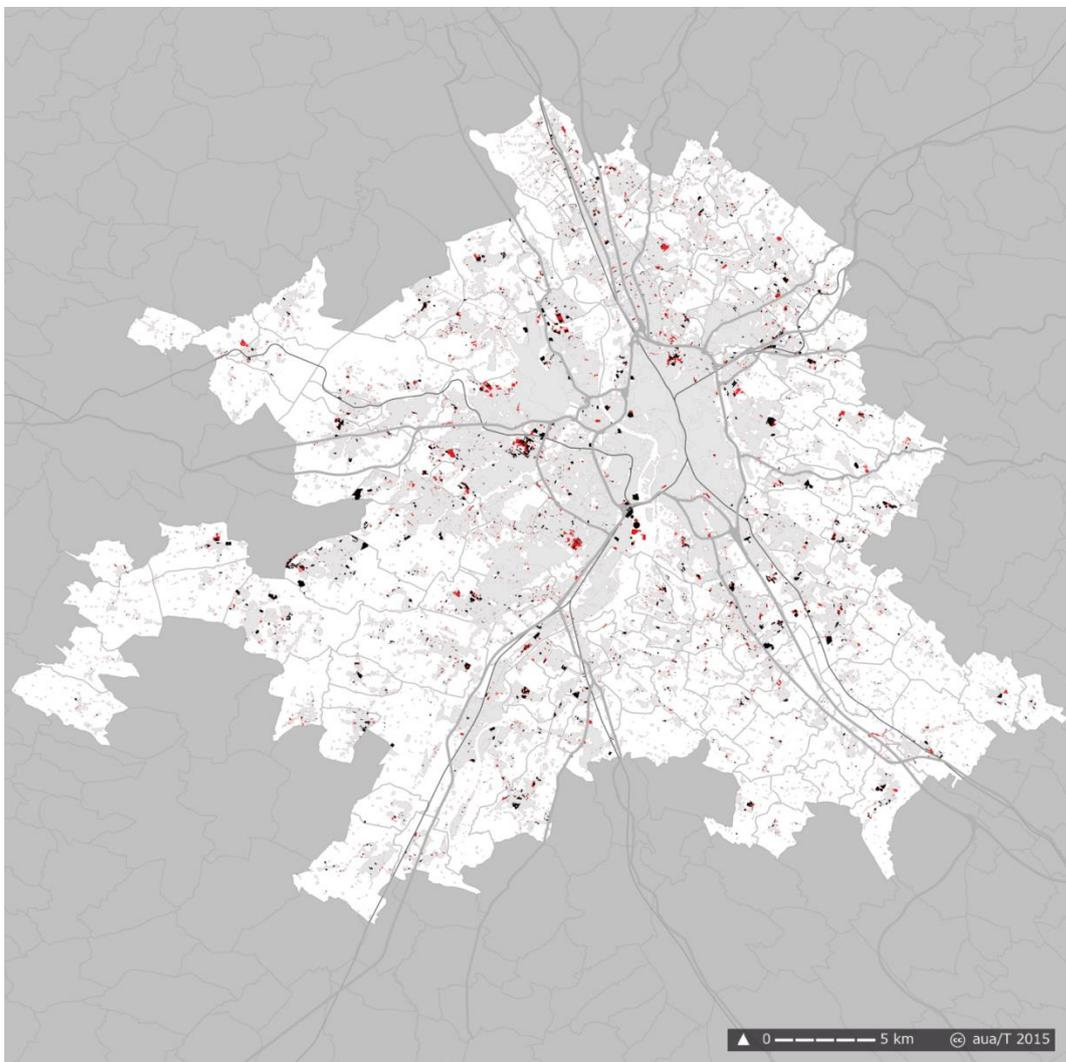
III.1.5. La maîtrise de la consommation d'espace

Etat des lieux

Une consommation d'espaces 2007-2013, qui tend à se ralentir, mais une empreinte forte sur les espaces agricoles du territoire

- Près d'un tiers du territoire occupé par les espaces urbanisés.
- Un territoire de Développement mesuré qui connaît toujours une forte urbanisation.
- Une artificialisation des sols également en dehors des espaces urbanisés.
- Une prédominance des espaces agricoles sur le territoire de la grande agglomération toulousaine.
- Des milieux naturels composés en majorité d'espaces boisés dont la représentation reste faible.
- Entre 2007 et 2013, plus des deux-tiers des prélèvements à des fins d'urbanisation sont effectués sur les espaces agricoles.

Origines des flux vers les espaces artificialisés (Source : aua/T)



- Espaces urbanisés 2007
- Espaces urbanisés entre 2007 et 2010
- Espaces urbanisés entre 2010 et 2013

Enjeux prioritaires pour le Projet Mobilités 2020/2025/2030

- **La polarisation du développement**, afin de limiter l'étalement urbain et de rapprocher les fonctions habitat / emploi / équipements et services,
- **Le renouvellement et l'intensification urbaine**,
- **La limitation de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers**,
- **La délimitation d'une limite franche entre espaces urbains et espaces agricoles**, afin de maîtriser au mieux le risque de spéculation foncière sur les terres agricoles,
- **La mise en place de pactes urbains**, associée aux différents projets d'infrastructures de transport, parmi lesquels la 3^{ème} ligne de métro, le réseau Linéo, ...

Incidences prévisibles positives

La cohérence urbanisme / mobilités constitue un des leviers fondamentaux du Projet Mobilités.

- L'aménagement et le développement de la ville et des mobilités actives autour des axes de transports en commun existants et programmés, en s'assurant de la qualité et des niveaux de densités adaptés au sein des différents secteurs desservis (actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28).
- Le renforcement des capacités des infrastructures de transports collectifs existantes (actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9).
- Le développement des modes actifs, adaptés aux besoins des usagers et en lien avec le maillage de transports en commun (actions 14, 15, 16, 17).
- La hiérarchie et l'organisation de l'usage des réseaux routiers (actions 31, 32, 37).
- Le développement de stratégies différenciées de stationnement, optimisant l'utilisation de l'espace déjà artificialisé pour éviter toute nouvelle consommation d'espaces non urbains (actions 33, 34).
- Toutes actions visant à diminuer l'usage de la voiture individuelle et participant directement à ralentir la consommation d'espace : renforcement et intermodalité des transports collectifs, piétonisation, développement de politiques en faveur des vélos, mais aussi développement de l'auto-partage et du covoiturage, politiques tarifaires et de services spécifiques,... (actions 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 29, 30).

Incidences prévisibles négatives

Malgré sa cohérence avec le SCoT de la Grande agglomération toulousaine qui vise une réduction de moitié de la consommation d'espaces agricoles et naturels au profit d'une nouvelle urbanisation, la mise en œuvre du Projet Mobilités est susceptible de s'accompagner d'impacts en matière de consommation d'espace.

Le renforcement de l'accessibilité de certains territoires, aujourd'hui mal desservis, le prolongement ou la création d'infrastructures structurantes pour les transports collectifs, le renforcement ou la création de pôles d'échanges, voire la création de nouveaux sites dédiés à la logistique, participeront à créer des emprises artificialisées supplémentaires (actions 4, 5, 10, 13, 18, 20, 27, 32, 34).

Seule une politique ambitieuse, liant urbanisme et mobilités permettra de préserver la consommation trop forte d'espace.

A titre d'information, le corridor d'étude du projet de 3^{ème} ligne de métro pourrait être à même d'accueillir jusqu'à 150000 habitants supplémentaires. La mise en œuvre de projets urbains ambitieux et le lien fort entre politiques de mobilités et de planification urbaine (SCoT, PLUiH, PLU) permettrait d'économiser environ 400 hectares.

III.2. Les enjeux environnementaux importants

III.2.1. La gestion du risque majeur d'inondation

Etat des lieux

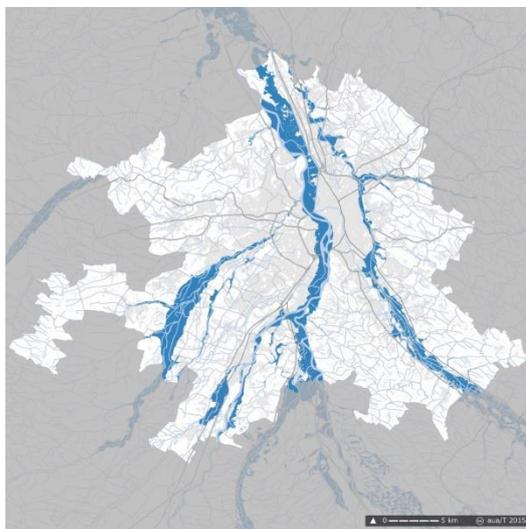
Le risque d'inondation : principal risque naturel sur la grande agglomération toulousaine : plus de 20 000 hectares ayant été historiquement couverts par les eaux sont susceptibles de l'être à nouveau. Ainsi, près de 20% de l'espace urbanisé du territoire est potentiellement inondable et se sont près de 574 km de voies qui sont exposées au risque d'inondation.

Des ouvrages de protection dans la traversée de Toulouse : neuf ouvrages sont répertoriés sur la rive gauche et quatorze sur la rive droite, soit un linéaire de digue d'environ 16 000 mètres.

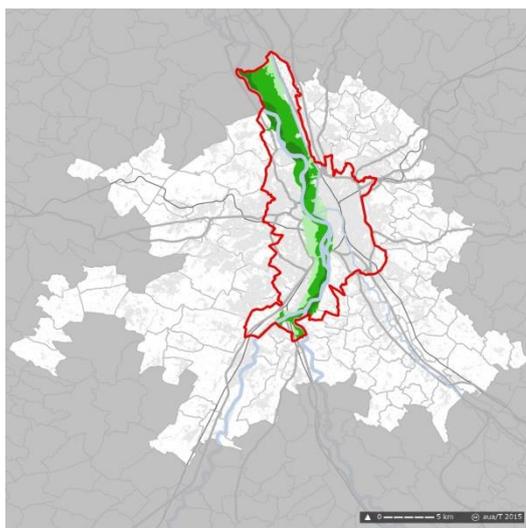
Des dispositifs d'information et d'organisation des secours relativement bien encadrés, mais peu développés

Les actions de prévention en cours : dix PPRN sont approuvés, deux sont en cours d'instruction (données au 1er janvier 2015).

Une nouvelle stratégie nationale en cours de déclinaison pour mieux appréhender et prendre en compte la vulnérabilité des territoires vis-à-vis du risque d'inondation, en déclinaison de la Directive européenne Inondation, qui impose pour la première fois une approche proactive sur l'ensemble des territoires, avec une attention particulière aux secteurs les plus exposés, les Territoires à Risque important d'Inondation (TRI).



PPRN monorisque inondation et multirisques



Périmètre du TRI de Toulouse

Probabilité de la crue

- Forte
- Moyenne
- Faible

Enjeux prioritaires pour le Projet Mobilités 2020/2025/2030

- **La limitation de l'imperméabilisation des sols**, notamment aux abords des cours d'eau, afin de permettre l'infiltration des eaux et de limiter et ralentir les phénomènes d'inondation,
- **La préservation de champs d'expansion des crues**, non artificialisés, intégrant de fait la dynamique des cours d'eau à la planification urbaine,
- **Une conception des infrastructures de voiries et des ouvrages de franchissement de cours d'eau, qui réponde à un souci de « transparence » vis-à-vis de l'écoulement des eaux**, notamment en zones inondables,
- **La prise en compte intégrée du cycle naturel de l'eau**, afin de limiter la vulnérabilité des territoires et des systèmes de mobilités en place.

Incidences prévisibles positives

La cohérence urbanisme / mobilités, levier majeur du Projet Mobilités, va dans le sens d'une ville plus compacte, moins expansive, susceptible de moins interférer avec le fonctionnement hydraulique du territoire.

- La volonté de mieux articuler les politiques de l'urbanisme et des mobilités et d'accroître la densification le long des infrastructures structurantes des transports collectifs (actions 21, 22, 23, 24, 25).
- La réflexion prospective pour étudier l'évolution fonctionnelle du réseau routier, prévoir la localisation optimisée des infrastructures logistiques futures (actions 20, 27, 28).
- La promotion et le développement de modes de transports moins consommateurs d'espaces que la voiture individuelle, prenant place pour la majeure partie d'entre eux dans du tissu urbain constitué, et participant à limiter l'imperméabilisation globale des sols (actions 14, 15, 16, 17).
- Une limitation de l'imperméabilisation des sols en favorisant l'intermodalité et le réseau d'infrastructures de transports en commun, sols par rapport à des mesures « tout voiture » pour répondre au même souci de déplacements (actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 18).

Incidences prévisibles négatives

- La création de nouvelles infrastructures, de stationnements, pouvant potentiellement entraîner une imperméabilisation supplémentaire, susceptible d'impacter le ruissellement des eaux pluviales, d'engendrer des phénomènes de débordement en aval, voire de ralentir le retour à la normale après un évènement d'inondation (actions 4, 5, 10, 13, 27, 31, 32, 33, 34).
- La création d'ouvrages de franchissement de cours d'eau, en aérien comme en souterrain, susceptible de perturber les conditions hydrauliques des écoulements superficiels et souterrains, et d'aggraver les phénomènes de débordement potentiels (actions 1, 10, 32).

III.2.2. La protection des milieux naturels sensibles et des continuités écologiques

Etat des lieux

Une prégnance des milieux ouverts sur le territoire : représentant principalement la nature ordinaire, ils constituent véritablement la matrice du paysage de la grande agglomération toulousaine. Essentiellement de type agricole, les espaces ouverts incarnent principalement ici les zones tampons susceptibles d'atténuer les effets extérieurs, d'origine humaine, sur les cœurs de biodiversité et les sous-trames plus naturelles. Ils offrent néanmoins des espaces relictuels ou interstitiels, intéressants et insoupçonnés pour la faune et la flore.

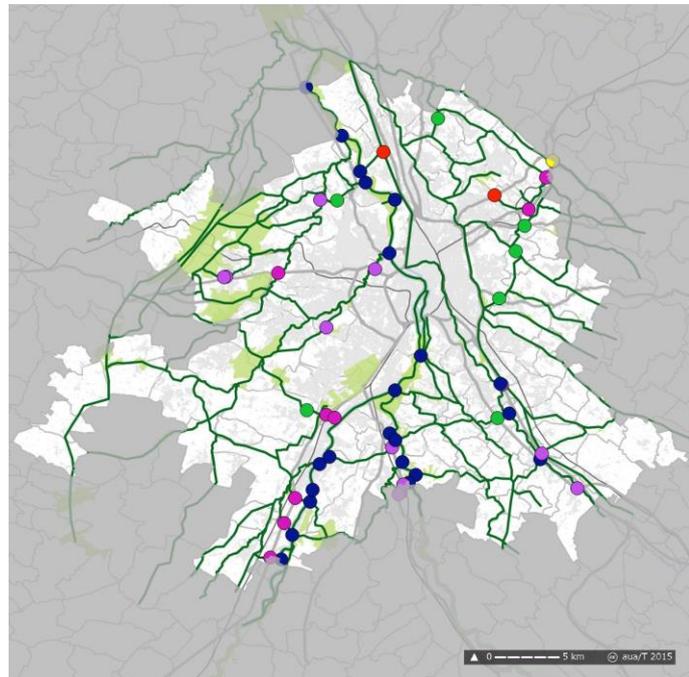
Des continuités aquatiques logiquement assurées par le chevelu du réseau hydrographique, dont la Garonne constitue la colonne vertébrale.

Des zones humides potentiellement très prégnantes : des zones humides potentielles estimées à hauteur de 6945.7 hectares, et des zones humides avérées à hauteur de 298.4 hectares dans le couloir garonnais.

Des réservoirs de biodiversité portés par les vallées alluviales et les espaces boisés.

Un fonctionnement écologique fragile : des continuités écologiques qui convergent vers le centre du territoire et une fragmentation importante du territoire.

Une protection engagée par les classements et les inventaires de l'Etat, mais aussi dans le projet de territoire défendu dans le SCoT qui limite et pose des conditions au développement urbain ; l'objectif de réduction de 50% des prélèvements annuels de terres agricoles et naturelles au profit de l'urbain qui y figure doit participer à réduire les risques de disparition d'espaces de nature remarquables et ordinaires, comme les risques d'interruption et de dégradation des espaces de fonctionnalités écologiques tels que les corridors écologiques.



Nature des obstacles

- Corridor étroit
- Physique aquatique
- Physique ferré
- Physique routier
- Physique routier à améliorer
- Physique urbain

- Corridors écologiques
- Réservoirs de biodiversité

Enjeux prioritaires pour le Projet Mobilités 2020/2025/2030

- **La protection des réservoirs de biodiversité**, milieux naturels reconnus pour leur qualité remarquable, et leur rôle dans le maintien de la richesse biologique du territoire.
- **La protection de la trame bleue** : chevelu hydrographique, complexes de plans d'eau et zones humides associées, jouant des rôles déterminants dans la fonctionnalité écologique des continuités bleues.
- **La protection et le confortement de la trame verte** : espaces boisés, espaces ouverts de nature remarquable, mais aussi matrice agricole prépondérante, la nature dite « ordinaire » jouant un rôle majeur sur le territoire dans les connexions à maintenir entre les réservoirs de biodiversité.
- **L'adaptation des infrastructures pour une « transparence »**, favorable au maintien des continuités écologiques vertes et bleues,
- **Un regard spécifique sur la nature en ville** : préserver la fonctionnalité des continuités écologiques qui s'engagent dans le tissu urbain.

Incidences prévisibles positives

La cohérence urbanisme / mobilités, levier fondamental du Projet Mobilités, va dans le sens d'une ville plus compacte, moins impactante vis-à-vis de la qualité des milieux et du fonctionnement écologique du territoire.

- Le renforcement du réseau de transports collectifs, permettant d'envisager une réduction de l'usage de la voiture particulière et de la demande en infrastructures nouvelles, qui sont d'ailleurs limitées dans le Projet Mobilités (actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 18, 26, 37).
- La mise en œuvre d'un meilleur partage de l'espace public, le développement de la piétonisation et des réseaux cyclables, permettant d'envisager des traitements de l'espace par des aménagements plus qualitatifs, susceptibles de favoriser la biodiversité locale (actions 14, 15, 16, 17, 20).
- La mise en œuvre des pactes urbains, une opportunité pour concevoir les projets d'aménagement accompagnant les axes de transports en commun existants ou programmés, dans un souci de maintien, voire de restauration, de la continuité des espaces naturels au sein de la zone de projet et en lien avec les espaces environnants (actions 21, 22, 23, 24, 28).
- La limitation des vitesses sur les axes structurants, la résorption des zones accidentogènes, comme le projet de zones de circulation restreinte, participant, en limitant les nuisances sur l'air et l'environnement sonore, à réduire les incidences sur la qualité des milieux naturels entourant les réseaux d'infrastructures (actions 35, 36, 38).
- La stratégie d'optimisation des stationnements, participant à maîtriser l'impact de ces aménagements sur les espaces naturels et leur fonctionnement (actions 33, 34).

Incidences prévisibles négatives

La préservation de la qualité des milieux naturels et de la biodiversité est principalement fonction :

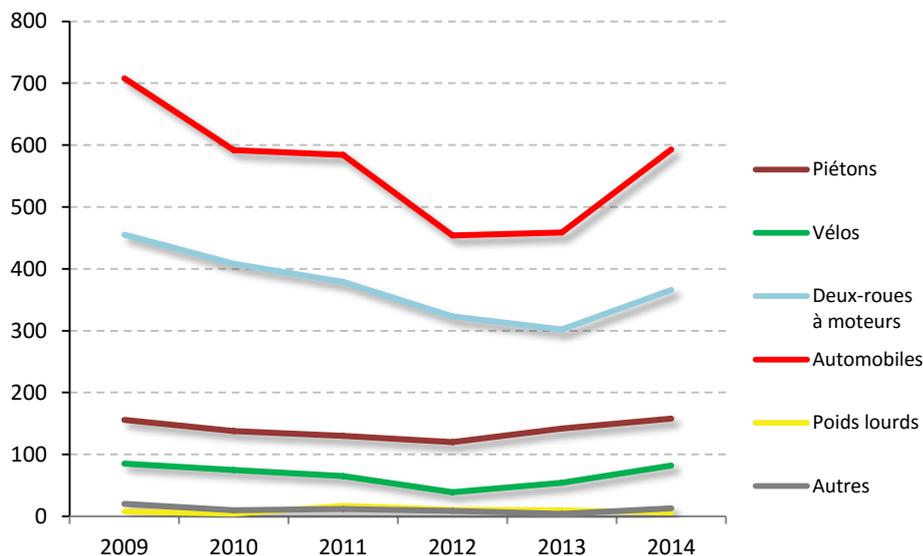
- Du maintien de la surface et des fonctionnalités des écosystèmes en place,
 - Du maintien des continuités écologiques entre les espaces naturels, permettant de favoriser la richesse de la biodiversité en limitant les phénomènes d'isolement et de dysfonctionnement des cycles de vie de la faune et de la flore.
-
- Le renforcement de l'urbanisation le long des axes de transports en commun et autour des pôles d'échanges, susceptibles d'impacter des espaces naturels localement sensibles, par effet d'emprise ou de fragmentation, ou en induisant des dysfonctionnements dans les connexions entre espaces naturels (actions 21, 22, 23, 27).
 - Les effets d'obstacles induits par les infrastructures supports de transports, susceptibles d'être renforcés de par l'augmentation de trafic attendue sur certains axes ou tronçons de voirie (actions 4, 5, 6, 7, 9, 31, 32).
 - Peu de nouvelles infrastructures routières et d'aménagements associés programmés dans le Projet Mobilités : cependant, bien que limités, certains effets notables sont susceptibles d'être déplorés sur l'intégrité et la qualité des espaces naturels et de la biodiversité en place. Une attention particulière devra être portée sur les projets d'aménagement intégrant une traversée de cours d'eau, de par le caractère particulièrement sensible de ces milieux naturels et de leurs abords. C'est le cas, au Nord de l'agglomération, avec les projets de nouveaux franchissements de la Garonne : 3^{ème} ligne de métro (aérien ou souterrain), ouvrage routier, mais aussi au Sud, avec le projet de téléphérique urbain Sud. Au Nord comme au Sud de l'agglomération, le couloir garonnais bénéficie de différents statuts de protection (arrêté de protection de biotope, Natura 2000) et d'inventaires (ZNIEFF, ZICO), qui nécessiteront d'établir un dossier d'évaluation d'incidences à joindre à l'étude d'impact de chacun des projets d'infrastructures (actions 1, 3, 5, 10, 13, 29, 32).

III.2.3. La sécurité des déplacements

Etat des lieux

Une diminution du nombre d'accidents sur l'aire urbaine entre 2009 et 2012, passant de 1 432 accidents en 2009 à 956 en 2012, mais ce nombre est en nette augmentation depuis 2013, passant de 971 en 2103 à 1218 victimes en 2014, soit une augmentation de 24%.

Evolution du nombre de victimes par mode de déplacement à l'échelle de l'aire urbaine entre 2009 et 2014



Une majorité des accidents sur les voies communales et autres voies de petit gabarit ; les routes départementales arrivent en seconde position suivies par les autoroutes et enfin les routes nationales qui recensent le plus faible nombre de victimes d'accidents de la route.

Une coordination en matière de politiques publiques de sécurité routière, dans l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 2000 d'ici 2020. Dans ce contexte, chaque département, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations (DGO) pour les années 2013 à 2017, doit définir les orientations d'actions de la politique à mener au sein de leur territoire, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés, en concertation avec l'Etat, les principales communes et groupements de communes. Le Document Général d'Orientation de la Sécurité Routière de la Haute-Garonne définit trois principales orientations d'actions : les deux-roues motorisés, l'alcool et les stupéfiants, les jeunes.

La mise en place d'un programme de sécurisation des passages à niveau, qui concerne 12 passages à niveau prioritaires en Midi-Pyrénées.

Enjeux prioritaires pour le Projet Mobilités 2020/2025/2030

- **L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements,**
- **La généralisation des zones apaisées,**
- **Le développement des zones de rencontre,**
- **L'amélioration de la lisibilité des parcours, des intersections,**
- **La poursuite de la mise en place des Plans de Mobilité d'Entreprises.**

Incidences prévisibles positives

A travers ses différentes actions, le Projet mobilités vise à sécuriser les différents modes de déplacements sur la grande agglomération toulousaine.

- Le renforcement et l'amélioration des réseaux de transports collectifs structurants, permettant de fluidifier les conditions de circulation des différents modes aériens et de diminuer les situations accidentogènes (actions 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9).
- Le développement de l'intermodalité, le renforcement des pôles d'échanges et le développement de services adaptés aux usagers, permettant de renforcer la qualité de cette alternative à la voiture (actions 6, 12, 18, 19).
- Un accompagnement spécifique au développement des modes actifs, cycles et piétons, intégrant une politique de sécurité adaptée (actions 14, 15).
- La mise en cohérence entre opérations urbaines et desserte en transports en commun, une opportunité pour concevoir de manière intégrée des aménagements sécuritaires (actions 21, 22, 23, 24).
- Des actions de réduction du caractère accidentogène de certaines voies ou tronçons de voirie (action 36).
- La limitation des vitesses, le développement de zones de circulation apaisées ou à circulation restreinte, pour mieux appréhender le partage de l'espace de voirie et ainsi de limiter les risques d'accidents (actions 16, 17, 20, 29, 33, 34, 35, 38).
- La prise en compte globale de la logistique urbaine, une occasion pour mieux organiser les modalités et itinéraires de livraison et limiter les moments et les zones d'insécurité routière (actions 26, 27, 37).
- La poursuite, même limitée, de la constitution du réseau d'infrastructures routières, à envisager comme une réponse aux phénomènes de congestion et aux facteurs accidentogènes (actions 10, 13, 28, 31, 32).

Incidences prévisibles négatives

Aucune incidence négative majeure du Projet Mobilités n'a été identifiée. Une attention devra néanmoins être systématiquement portée aux critères « sécurité » pour tous les usagers des projets d'aménagement envisagés.

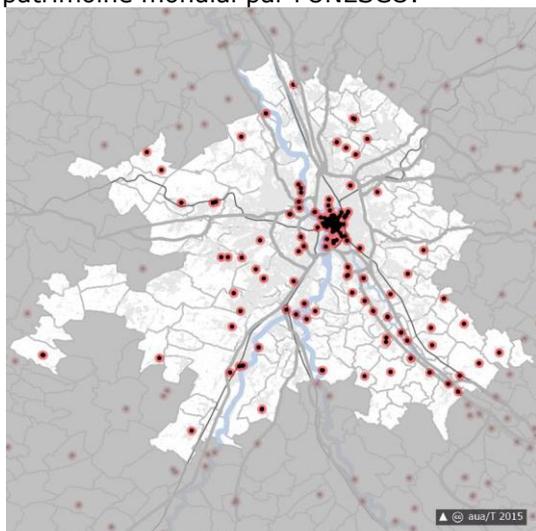
III.3. Les enjeux environnementaux de proximité

III.3.1. La valorisation et la protection du patrimoine bâti et paysager

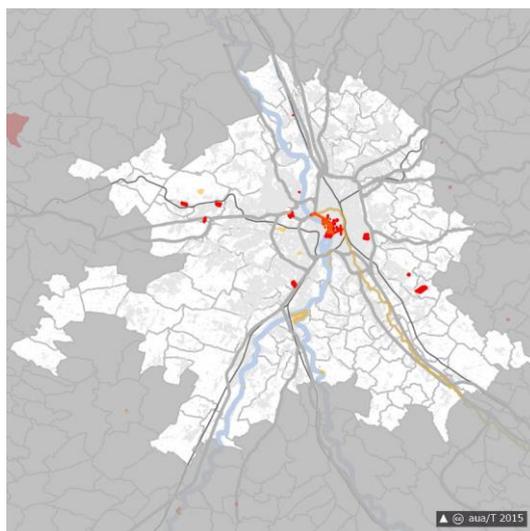
Etat des lieux

Un patrimoine bâti riche : en 2015, 268 monuments historiques sont inscrits et 63 classés sur la grande agglomération toulousaine, avec une concentration plus marquée sur Toulouse (261 monuments protégés) et le Cœur d'agglomération, ainsi que le long du canal du Midi. Parmi ces édifices, neuf (tous situés sur Toulouse), datent du 20^{ème} siècle et témoignent du patrimoine architectural le plus récent.

Quinze sites classés et vingt-et-un inscrits sont recensés sur le territoire de la grande agglomération toulousaine et représentent une surface totale protégée de 686 hectares. Ils sont liés aux vallées des grands cours d'eau. Parmi eux, le canal du Midi est également inscrit au patrimoine mondial par l'UNESCO.



- Monument Historique
- Périmètre de servitude (500m)

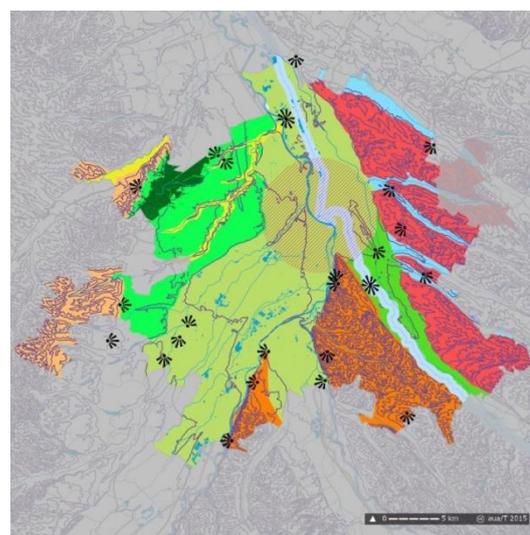


- Site classé
- Site inscrit

Une grande diversité de paysages : onze unités naturelles sont identifiées et constituent le fondement de l'identité paysagère locale. Elles sont néanmoins fragilisées en de nombreux points par le phénomène d'étalement urbain, qui entraîne la création de nouvelles zones d'habitat, d'activités, d'infrastructures de transports.

Enjeux prioritaires pour le Projet Mobilités 2020/2025/2030

- **Insertion paysagère des infrastructures de transport dans les paysages traversés,**
- **Intégration des réflexions paysagères dès l'amont des projets,**
- **Renforcement de la conception paysagère,** pour rendre plus lisible et compréhensible la hiérarchie des voiries et accès, des espaces publics, et pour valoriser l'image urbaine,
- **Valorisation des événements urbains :** espaces publics (places, allées, ...), perspective sur les monuments ou éléments de patrimoine architectural, œuvres d'art, arbres d'alignement, ...



Unités paysagères	■ Forêt de Bouconne
■ La vallée de la Garonne	✱ Perspectives
■ La vallée de l'Hers	■ centre_urbain
■ Les coteaux du Gers	■ Canaux :
■ Les coteaux Est	- Midi
■ Les coteaux Sud	- Latéral
■ Les hautes terrasses	- Brienne
■ Les vallées des affluents de la Garonne	■ Hydrographie
■ Les vallées des affluents de l'Hers	

Accusé de réception en préfecture
 031253100986-20161021-201610191-1A5-1-
 DE
 Date de télétransmission : 21/10/2016
 Date de réception préfecture : 21/10/2016

Incidences prévisibles positives

Les actions sur l'espace public portées par le Projet Mobilités 2020/2025/2030 constituent autant d'opportunités pour agir qualitativement sur les paysages et les patrimoines.

- Le renforcement du réseau d'infrastructures structurantes de transports en commun, une opportunité pour requalifier l'espace public à travers les mesures d'aménagement urbain et paysager qui l'accompagnent (actions 1, 2, 3, 4).
- Le renforcement du partage de l'espace public entre les modes de déplacements, en faveur des piétons et des cycles, la réorganisation des plans de circulation et la mise en place de plans de modération des vitesses, en faveur de (ré)aménagements fonctionnels et paysagers qui valorisent et rendent plus lisibles les espaces publics et leur environnement paysager, patrimonial et architectural, et améliorent leur attractivité (actions 14, 15, 16, 17, 19, 20).
- Le levier de l'urbanisme, une opportunité pour prendre en compte le plus en amont possible les éléments paysagers, patrimoniaux et architecturaux à intégrer aux projets d'aménagements et à valoriser (actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 37, 38, 39).
- Un développement et une adaptation du réseau de transports en commun aux territoires et aux usagers qui s'inscrit principalement sur un réseau de voiries existant ; une occasion de réinvestir de manière partagée sur les paysages urbains traversés et de réduire l'impact éventuel par une réflexion paysagère et d'intégration urbaine préalable, cohérente à l'échelle des itinéraires concernés et/ou des tronçons urbains homogènes (actions 5, 6, 7, 8, 9, 10).
- L'organisation anticipée et différenciée des réseaux routiers et des stationnements, une opportunité pour revoir les conditions d'usages et les aménagements des espaces, en privilégiant la lisibilité et la qualité paysagère (actions 31, 32, 33, 34).
- Les opérations de réduction des nuisances sonores et atmosphériques, comme de résorption des zones d'insécurité routière, des occasions pour requalifier les espaces concernés et mener une démarche paysagère intégrée (actions 35, 36).

Incidences prévisibles négatives

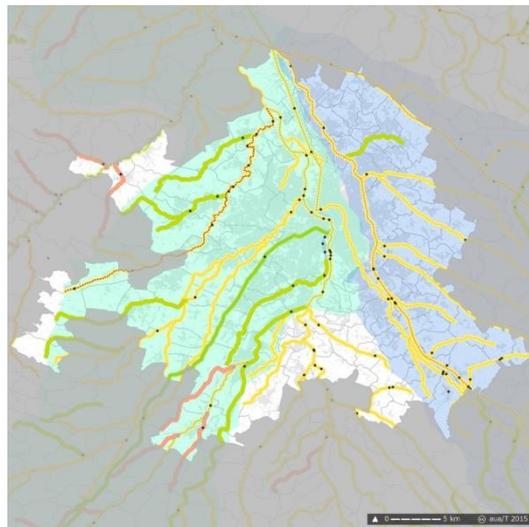
Les impacts de certaines actions sont potentiellement dommageables, en l'absence de réflexion paysagère et patrimoniale préalable.

- La création de nouvelles voiries, de nouvelles infrastructures de transports en commun, le renforcement des pôles d'échanges, la création de nouveaux sites logistiques, susceptibles d'entraîner des perturbations paysagères, plus ou moins fortes selon le tissu dans lequel ces opérations s'inscrivent : emprise, morcellement des éléments paysagers notables, modifications des perceptions, des séquences paysagères, artificialisation éventuelle de nouveaux espaces ...
- On notera l'impact paysager potentiellement important du projet de téléphérique urbain Sud qui s'inscrit dans la vallée de la Garonne au Sud de l'agglomération toulousaine. L'impact du projet de 3^{ème} ligne de métro est aujourd'hui difficile à appréhender, de par l'absence de choix quant à la localisation et au type de franchissement de la Garonne, par voie aérienne ou souterraine. La situation est similaire pour le nouveau franchissement de Garonne par une infrastructure routière : l'état des réflexions à ce jour ne permet pas d'aller au-delà d'un tracé de principe, sans indication précise sur la ou les localisations retenues à l'étude (actions 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 18, 27, 32, 33, 34).
- Le renforcement de l'urbanisation le long des axes supports de transports en commun à haut niveau de service et autour des pôles d'échanges, un risque de perte de cohérence et de qualité paysagère, en l'absence d'études ad hoc, mais aussi un risque de perte d'identité patrimoniale en cas de présence d'éléments architecturaux de qualité reconnue (actions 21, 22, 23, 24, 25).
- Une attention à porter à la mise en œuvre de dispositifs de réduction des nuisances acoustiques ou de résorption de zones accidentogènes afin que n'y soit pas associé un processus de banalisation, voire de déqualification, paysagère (actions 35, 36).

III.3.2. La préservation et la valorisation de la qualité de l'eau

Etat des lieux

Pour des raisons diverses sur l'ensemble de la grande agglomération toulousaine, les différents réseaux de contrôle de la qualité des eaux superficielles font état encore trop souvent d'indices de qualité moyenne à médiocre. Bien que les rejets urbains soient en partie maîtrisés, il subsiste encore une pollution diffuse non négligeable, liée aux activités agricoles. Un report d'échéance de l'atteinte du bon état écologique global a donc été décidé pour de nombreux cours d'eau traversant le territoire.



Enjeux prioritaires pour le Projet Mobilités 2020/2025/2030

- **Limitation de l'imperméabilisation et donc des volumes de ruissellement**, pour limiter les risques de pollution des eaux de pluie rejetées au milieu naturel et les risques d'engorgement des réseaux d'assainissement pluvial,
- **Mise en place systématique de solutions techniques de gestion des eaux pluviales**, quelle que soit la configuration du projet de voirie ou d'infrastructure, en zone urbaine ou non.

Incidences prévisibles positives

Les actions du Projet Mobilités, contribuant à limiter le trafic automobile et à diminuer les émissions de polluants liés à la consommation d'énergies fossiles, participent également à une diminution des charges polluantes (hydrocarbures, poussières, ...) lessivées sur les surfaces imperméabilisées routières et rejetées dans les milieux aquatiques naturels.

- Le développement de politiques et d'aménagements en faveur des modes actifs, de l'apaisement de la circulation, la possibilité de mettre en œuvre des mesures contraignant la circulation des véhicules les plus polluants, d'une politique globale de stationnement, participant à réduire les émissions et dépôts de substances polluantes, susceptibles d'être lessivées et rejetées au milieu naturel (actions 14, 15, 16, 17, 20, 33, 38).
- Le développement de l'usage de la voiture partagée, le renforcement de l'intermodalité, le développement de nouvelles motorisations permettant l'utilisation d'énergies non carbonées, susceptibles de réduire les rejets liés aux énergies fossiles (actions 6, 18, 19, 20, 29, 30).
- La limitation des vitesses sur la voirie principale du réseau, participant également à réduire les émissions de polluants dont une partie est lessivée et rejetée au milieu naturel (action 35).
- Le développement des transports en commun efficaces et la promotion de leurs usages, en faveur d'un report modal et d'une limitation in fine des rejets polluants liés aux automobiles (actions 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 25, 34).

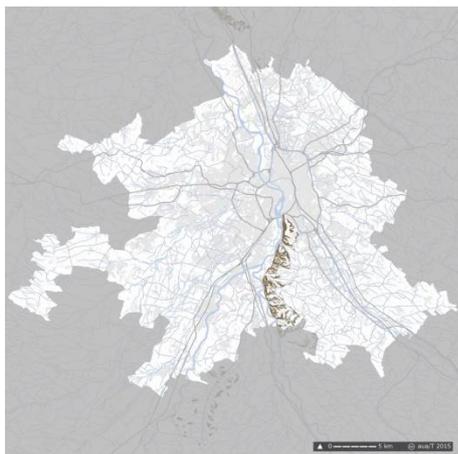
Incidences prévisibles négatives

- Une création de nouveaux espaces liés au renforcement de l'organisation des déplacements mineure à l'échelle du territoire considéré ; ils pourront néanmoins entraîner potentiellement des pollutions (chroniques) liées à l'augmentation de surface imperméabilisée et au trafic routier engendré (actions 6, 10, 13, 18, 27, 31, 32, 37).
- Une densification prônée le long des axes de transports en commun structurants, susceptible de s'accompagner d'une augmentation ponctuelle des surfaces imperméabilisées et des fréquentations par les différents modes de déplacements. La question de la gestion des eaux pluviales et de leur retour au milieu naturel devra être traitée attentivement (actions 7, 8, 9, 22, 23, 24, 25).

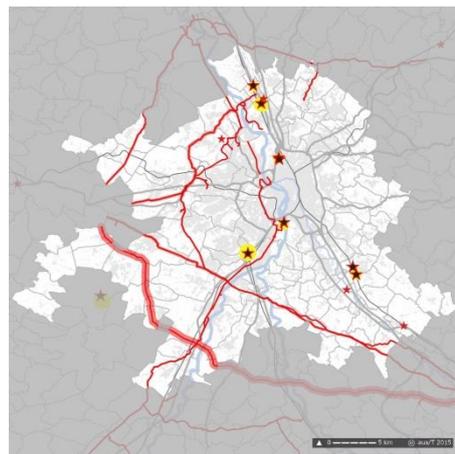
III.3.3. La gestion des risques majeurs autres que le risque d'inondation

Etat des lieux

Des risques de mouvements de terrain, principalement liés à la nature argileuse des sols.
Des risques industriels concentrés sur le cœur de l'agglomération toulousaine et le long des axes de communication : 217 ICPE recensées, parmi lesquels 11 SEVESO, « s'imbriquant » souvent étroitement avec le tissu urbain, révélant ainsi la forte vulnérabilité du territoire.
Des itinéraires conseillés pour le Transport des Matières Dangereuses, dont le gaz, et plusieurs itinéraires recensés pour la circulation des convois exceptionnels.
Des actions de préventions engagées : 4 PPRN « mouvement de terrain » approuvés et 1 prescrit, 4 PPRT approuvés et 4 prescrits.



PPR monorisque mouvement de terrain



★ Entreprise SEVESO Seuil haut
★ Entreprise SEVESO Seuil bas
Bandes d'effets des canalisations de gaz TIGF
Périmètre des PPRT approuvés

Enjeux prioritaires pour le Projet Mobilités 2020/2025/2030

- **La limitation de la vulnérabilité des territoires et des populations,**
- **La prévention des risques technologiques liés au transport de matières dangereuses.**
- **L'information sur l'existence des risques naturels et technologiques.**

Incidences prévisibles positives

Les principales zones de mouvements de terrain par effondrement sont situées en rive droite de Garonne au Sud de l'agglomération. Exception faite du projet de téléphérique urbain Sud, aucun autre projet porté par le Projet Mobilités ne concerne ce secteur.

- La réflexion spécifique pour l'amélioration de la logistique urbaine, une opportunité pour réfléchir aux itinéraires de desserte de matières dangereuses les plus pertinents afin de limiter l'exposition au risque des populations (actions 26, 27).
- L'organisation de l'usage des réseaux routiers, l'amélioration de la gestion des flux, la conception d'itinéraires dédiés tout ou partie aux flux de marchandises ou aux transports en commun, contribuant à mieux définir les modalités de partage des voies et réduire les risques liés au transport de matières dangereuses (actions 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 13, 31, 32, 37).
- Des actions confortées par une amélioration de la sécurité sur les voies, en agissant sur les vitesses autorisées, la résorption des zones accidentogènes (actions 35, 36, 38, 39).

Incidences prévisibles négatives

- Un risque de mouvement de terrain différentiel, lié à la nature argileuse des sols, qui concerne l'ensemble du territoire ; une contrainte à intégrer dans la conception des ouvrages souterrains (actions 1, 2, 3).
- Le projet de téléphérique urbain Sud concerné par le risque de mouvement de terrain par effondrement lié aux falaises de Pech David, impliquant une étude géotechnique précise (action 5).

III.3.4. La gestion des déchets

Etat des lieux

Huit intercommunalités responsables de la collecte et du traitement des déchets sur la grande agglomération toulousaine.

Une compétence traitement déléguée en grande partie au syndicat mixte DECOSET, qui est exclusivement composé d'EPCI, dont quatre situés sur la grande agglomération toulousaine (88 communes).

Recensement actuel de 19 déchetteries, dont 10 uniquement dans le périmètre de Toulouse Métropole (6 en régie direct et 4 gérées par DECOSET), 1 déchetterie professionnelle ouverte dernièrement sur ce secteur.

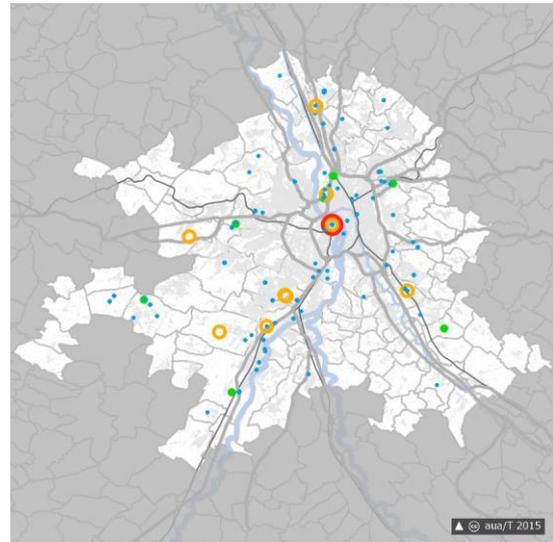
A noter également : 3 centres de tri des déchets non dangereux issus de la collecte (Bruguières, Toulouse), 10 centres de tri dédiés aux déchets ne provenant pas de la collecte sélective, 7 plateformes de compostage des déchets verts, et 4 plateformes de broyage sur installation de compostage.

En 2011, plus de 400 000 tonnes de déchets ménagers et assimilés non dangereux (ordures ménagères, déchets verts, emballages, papier, ferraille et verre) collectés sur la grande agglomération toulousaine.

Un tonnage des déchets du BTP largement plus important que celui des déchets ménagers : 343 millions de tonnes par an au niveau national et 1 948 500 tonnes par an en Haute-Garonne, dont plus de la moitié est produite sur la grande agglomération toulousaine.

En 2015 : 1 771 242 km parcourus pour la collecte des ordures ménagères, 536 354 km pour la collecte sélective.

De nombreuses actions des collectivités visant à l'optimisation des collectes de ramassage : éco-conduite, rythme des fréquences, optimisation des circuits, redevance incitative, ...



- Déchetterie Tri Recyclage
- Centre de transfert
- Plateforme de compostage
- Usine d'incinération

Enjeux prioritaires pour le Projet Mobilités 2020/2025/2030

- **La limitation du transport de déchets sur la voirie**, en étudiant la possibilité d'un transfert des modes de transport alternatifs (fer, voie d'eau, ...).
- **Le perfectionnement de la collecte des déchets**,
- **L'optimisation de la gestion des déchets de chantier** d'infrastructures.

Incidences prévisibles positives

- Les opérations en faveur d'une réorganisation urbaine et d'une densification autour des axes structurants de transports en commun et des pôles d'échanges, participant, par incidence, à améliorer l'efficacité du ramassage des ordures ménagères et des autres déchets produits par les activités en place (actions 16, 21, 22, 23, 24, 26, 27).

Incidences prévisibles négatives

Les opérations d'infrastructures structurantes, routières ou support de transports en commun, envisagées dans le Projet Mobilités, sont susceptibles de produire d'importants déchets de chantier (actions 1, 2, 3, 4, 5, 10, 13, 32).

Plusieurs mesures, développées dans le volet 7 du présent rapport environnemental peuvent être envisagées pour être intégrées dans le cahier des charges aux entreprises de conception et de réalisation de ces nouvelles infrastructures, a minima :

- Intégrer, dès la phase conception la problématique de collecte des déchets, afin d'optimiser et de faciliter les opérations de ramassage,
- En phase de réalisation, mettre en œuvre de nouvelles techniques permettant de recycler, sur place ou à proximité, les matériaux issus des chantiers.

V. Synthèse des actions du Projet Mobilités 2020/2025/2030 sur l'environnement

Leviers / Actions et études	Enjeux majeurs			
	Air	Bruit	GES	Energie
Levier 1 – Report modal / TC et intermodalités				
1. FAIRE la 3 ^{ème} ligne de métro Toulouse Aerospace Express				
2. DOUBLER la capacité de la ligne A du métro				
3. INTERCONNECTER au Sud la ligne B du métro à la 3 ^{ème} ligne				
4. DEVELOPPER le réseau tramway				
5. FAIRE la ceinture Sud, dont le téléphérique urbain Sud				
6. ORGANISER l'intermodalité				
7. DEVELOPPER le réseau Linéo				
8. ADAPTER le réseau bus aux territoires				
9. HIERARCHISER le réseau bus				
10. RENFORCER l'accessibilité entre les territoires N-O et N-E				
11. METTRE EN PLACE une tarification adaptée aux usages				
12. RENFORCER les services à l'usager				
13. PREPARER l'avenir dans l'organisation de la chaîne des mobilités				
Levier 1 – Report modal / Modes actifs et partage de l'espace public				
14. METTRE EN ŒUVRE un schéma directeur cyclable d'agglomération				
15. METTRE EN ŒUVRE un schéma directeur piétons d'agglomération				
16. ELARGIR le centre-ville de Toulouse				
17. APAISER les circulations dans les faubourgs toulousains et communes de périphérie				
18. AMELIORER la multimodalité dans les pôles d'échanges				
19. DYNAMISER le développement et renforcer l'efficacité des plans de mobilités				
20. PREPARER l'avenir en innovant en faveur des modes actifs				
Levier 2 – Cohérence Urbanisme Mobilités				
21. S'ENGAGER sur la cohérence urbanisme / mobilités				
22. METTRE EN ŒUVRE des pactes urbains sur les territoires déjà desservis ou pour lesquels des projets de desserte en TC sont programmés				
23. TRADUIRE les pactes urbains dans les documents d'urbanisme				
24. AMELIORER l'accessibilité et la desserte des zones économiques				
25. DESSERVIR les quartiers prioritaires de la politique de la ville				
26. METTRE EN ŒUVRE une charte livraison sur l'agglomération				
27. DEFINIR un schéma de localisation des espaces logistiques urbains				
28. PREPARER l'avenir en se projetant dans la ville de demain				
Levier 3 – Organisation des réseaux routiers et des stationnements				
29. DYNAMISER l'usage de la voiture partagée				
30. ACCOMPAGNER et FAVORISER l'électromobilité				
31. METTRE EN ŒUVRE un schéma directeur des voiries				
32. AMELIORER les liaisons routières transversales				
33. DEVELOPPER une stratégie globale de stationnement				
34. ACCENTUER le report modal en amont des zones de congestion				
35. REDUIRE les nuisances en limitant les vitesses sur les grandes voiries				
36. DIMINUER les accidents de la route				
37. STRUCTURER les réseaux dédiés aux transports de marchandises				
38. ANTICIPER l'instauration de mesures complémentaires sur la circulation				
39. PREPARER l'avenir en innovant dans l'accessibilité				

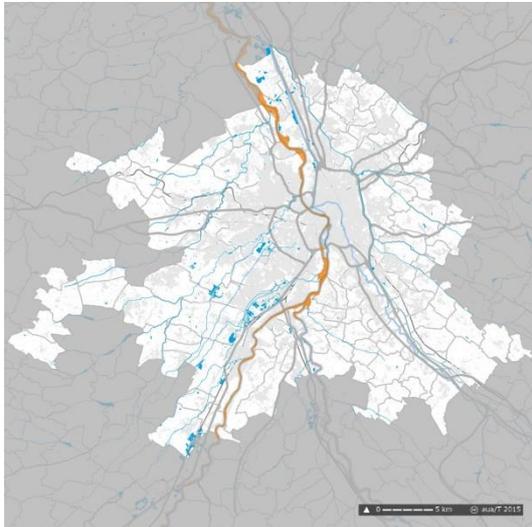
impact positif avéré, impact positif potentiel, impact négatif avéré, impact négatif potentiel

	Espace	Enjeux importants			Paysage	Enjeux de proximité		Déchets
		Inondation	Biodiversité	Sécurité		Eau	Risques	
1	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow
2	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow
3	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow
4	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow
5	Green	Yellow	Green	Green	Yellow	Green	Yellow	Yellow
6	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	White
7	Green	White	Green	Green	White	Green	Green	White
8	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	White
9	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	White
10	Yellow	Yellow	Green	Green	Yellow	Green	Yellow	Yellow
11	Green	White	Green	Green	Green	Green	Green	White
12	Green	White	Green	Green	Green	Green	Green	White
13	Yellow	Yellow	Green	Green	Yellow	Green	Green	White
14	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	White
15	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	White
16	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	White
17	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	White
18	Yellow	Green	Green	Green	Yellow	Green	Green	White
19	Green	White	Green	Green	White	Green	Green	White
20	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	White
21	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green	Green
22	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green	Green
23	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green	Green
24	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green	Green
25	Green	Green	White	Green	Green	Yellow	White	Green
26	Green	White	Green	Green	Green	Yellow	Green	Green
27	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green	Green	Green
28	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
29	Green	White	Yellow	Green	Green	Green	White	White
30	Green	White	Green	Green	Green	Green	White	White
31	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green
32	Green	Yellow	Green	Green	Yellow	Green	Green	Yellow
33	Green	Yellow	Green	Green	Yellow	Green	Green	White
34	Green	Yellow	Green	Green	Yellow	Green	Green	White
35	Green	White	Green	Green	Green	Green	Green	White
36	White	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
37	Green	White	Green	Green	Green	Yellow	Green	Green
38	White	Green	Green	Green	Green	Green	Green	White
39	White	Green	Green	Green	Green	Green	Green	White

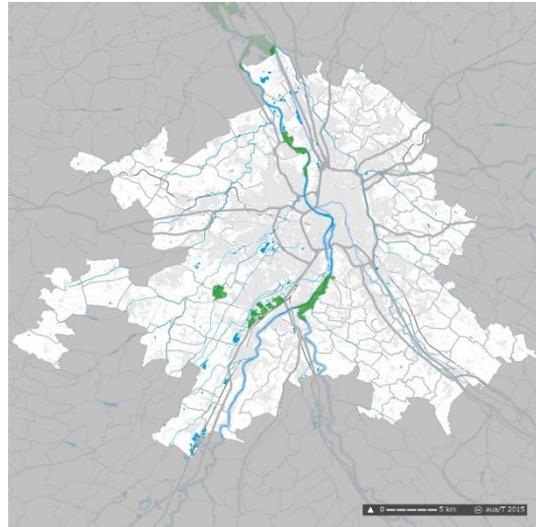
VI. L'évaluation des incidences Natura 2000

Etat des lieux

L'ensemble de l'itinéraire de la Garonne et de l'Ariège sur le territoire de la grande agglomération toulousaine est concerné par le classement en Natura 2000 au titre de la Directive Habitats.



Orange Zones Spéciales de Conservation (Directive "Habitats")
Bleu Réseau hydrographique



Vert Zones de Protection Spéciale (Directive "Oiseaux")
Bleu Réseau hydrographique

Sept habitats naturels d'intérêt communautaire ont été spécifiquement recensés sur l'entité « Garonne aval » du site Natura 2000, dont 2 prioritaires, ainsi que 21 espèces animales d'intérêt communautaire. Sur l'entité « Ariège », plusieurs éléments ont concouru à son classement en site d'importance communautaire : des espèces piscicoles dont certaines migratrices, des mammifères, seize habitats naturels dont 9 relèvent de la directive Habitats (6 sont d'intérêt communautaire et 3 sont d'intérêt prioritaire). Au titre de la Directive Oiseaux, on recense également 3 espèces de rapaces, 6 espèces de hérons, 2 espèces de mouettes, le Combattant varié, le Martin pêcheur.

Enjeux prioritaires pour le Projet Mobilités 2020/2025/2030

- **La protection des habitats naturels représentés par les cours de la Garonne et de l'Ariège et les milieux associés,**
- **La valorisation des milieux associés à la Garonne et à l'Ariège par une gestion équilibrée et durable,**
- **Un regard qualitatif sur toute démarche de projet en lien avec la Garonne et l'Ariège.**

Incidences prévisibles positives

En dehors des principaux projets structurants, affichés aujourd'hui sous forme de tracés de principes, le Projet Mobilités 2020/2025/2030 donne surtout un cadre pour une majorité d'actions, qui relève ensuite d'une mise en œuvre locale et dont les effets peuvent être diffus sur le territoire. Il conviendra donc d'être vigilant, dans la mise en œuvre de chaque action, à ce qu'elles aient un impact limité, voire nul, sur les zones Natura 2000.

- La réduction des déplacements motorisés au niveau global, le report vers des modes de transports alternatifs à l'automobile, bénéfiques sur la pollution de l'air et de l'eau à l'échelle de l'agglomération, et contribuant ainsi indirectement à la préservation des zones Natura 2000. L'optimisation des infrastructures existantes privilégiée pour le renforcement du réseau de transports collectifs, est aussi favorable indirectement au réseau Natura 2000 (actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 18, 26, 37).
- Le développement de la piétonisation et des réseaux cyclables, le réaménagement des espaces publics pour un usage partagé entre les modes, permettant d'envisager des aménagements plus qualitatifs, susceptibles de favoriser la biodiversité locale et de constituer des espaces « relais », connectés avec le réseau Natura 2000 (actions 14, 15, 16, 17, 20).
- Une cohérence urbanisme / mobilités, contribuant à l'intensification et au renouvellement de la ville prônés par le SCoT de la grande agglomération toulousaine, limitant l'impact sur la consommation d'espace par le bâti et les voiries, et préservant les milieux naturels dont les habitats reconnus au titre de Natura 2000 (actions 21, 22, 23, 24, 28).
- La limitation des vitesses, la résorption des zones accidentogènes, comme les projets de zones de circulation restreinte et d'espaces « apaisés », participant à limiter les nuisances sur l'air, l'eau et l'environnement sonore, et à réduire indirectement leurs incidences sur la qualité des milieux naturels Natura 2000 (actions 17, 35, 36, 38).

Incidences prévisibles négatives

Les incidences des projets d'infrastructures sur les sites Natura 2000 de la grande agglomération toulousaine sont limitées.

Les projets identifiés comme présentant des impacts potentiels sont listés ci-après, ce qui constitue une première analyse sommaire des incidences Natura 2000.

Une analyse plus fine de l'impact de chaque projet sera produite dans le cadre de son élaboration. Elle devra comprendre une approche écologique globale afin d'estimer au plus juste les incidences des ouvrages sur les habitats et le fonctionnement écologique de ces territoires et d'anticiper d'éventuelles mesures compensatoires.

Le projet de 3^{ème} ligne de métro (**action 1**) traverse le cours de la Garonne, au Nord de l'agglomération toulousaine, entre le quartier Sept-Deniers à Toulouse (rive droite) et le quartier Jean Maga – Servanty à Blagnac (rive gauche). Cette traversée s'inscrit dans un tissu urbanisé, où la Garonne est partiellement endiguée. A ce jour, aucune option n'a été retenue pour une traversée par un ouvrage aérien ou souterrain.

Le projet de téléphérique urbain Sud (**action 5**) traverse le cours de la Garonne, au Sud de l'agglomération toulousaine, entre le site de l'Oncopole à Toulouse (rive gauche) et l'Université Paul Sabatier, en passant par le CHU de Rangueil et les coteaux de Pech David (rive droite).

Ce projet aura une emprise au sol limitée aux parcs de stationnement associés au téléphérique, aux stations et aux pylônes.

Cette traversée s'inscrit dans un territoire mixte, urbain et naturel, marqué par un fort dénivelé.

La présence potentielle d'oiseaux est importante à considérer au regard de la particularité du projet, un téléphérique, dont les câbles peuvent être à l'origine de collisions.

Un projet de nouveau franchissement de la Garonne par une infrastructure routière est également évoqué en possibilité par les **actions 10 et 32**, au Nord de l'agglomération toulousaine.

Ce projet de franchissement doit être mis à l'étude, aucun périmètre d'étude n'est encore retenu.

De nombreux habitats naturels majoritaires, liés aux zones Natura 2000, sont recensés ; tant en rive gauche qu'en rive droite. Il semble difficile d'en faire une liste aujourd'hui en l'absence de précision sur le périmètre d'étude, mais une alerte doit être signalée sur ce sujet.