



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

## Sommaire

<b>I. Compatibilité avec les objectifs stratégiques du Schéma régional climat air énergie de Midi-Pyrénées (SRCAE) .....</b>	<b>5</b>
<b>II. Compatibilité avec les objectifs et actions du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération toulousaine (PPA) .....</b>	<b>6</b>
<b>III. Compatibilité avec les orientations et les objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale de la Grande agglomération toulousaine (SCoT) .....</b>	<b>7</b>
<b>IV. Prise en compte des Plans climat énergie territoriaux (PCET) .....</b>	<b>9</b>
<b>V. Prise en compte du Plan régional santé environnement de Midi-Pyrénées (PRSE) .....</b>	<b>14</b>
<b>VI. Prise en compte des Plans locaux d'urbanisme intercommunaux et communaux (POS/PLU/PLUi).....</b>	<b>15</b>
<b>VII. Prise en compte des Programmes locaux de l'Habitat (PLH) .....</b>	<b>15</b>
<b>VIII. Prise en compte des programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics .....</b>	<b>16</b>
<b>IX. Cohérence avec les autres documents d'urbanisme, d'environnement et d'organisation des mobilités.....</b>	<b>16</b>

La démarche d'évaluation environnementale doit obligatoirement décrire l'articulation du document avec les autres plans / schémas / programmes et documents de planification utiles à une approche globale, qu'ils fassent l'objet eux-mêmes d'une évaluation environnementale ou non (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 PDU, dans un principe d'indépendance des législations.

Les rapports normatifs applicables en droit de l'urbanisme revêtent une importante complexité. Or, leur bonne compréhension est indispensable à l'élaboration de toute norme. Le rapport normatif exprime le degré d'autorité de la norme supérieure sur la norme inférieure. En matière d'urbanisme, le législateur s'est ainsi doté de toute une palette d'exigences graduelles, allant de la « conformité » à la « prise en compte » en passant par la « compatibilité » ou la « cohérence ».

#### *La conformité*

Le rapport normatif de conformité est celui qui est le plus exigeant. Il n'est pas précisément défini par la jurisprudence. On considère cependant, de façon assez abstraite, qu'il implique la similitude entre l'objet de la norme inférieure et l'objet de la norme supérieure, sans possibilité d'adaptation. Le rapport de conformité reste peu répandu en droit de l'urbanisme. Au sein du Code de l'urbanisme, on le recense simplement dans le rapport qui unit les autorisations d'urbanisme et les normes qui leur sont supérieures (PLU).

#### *La compatibilité*

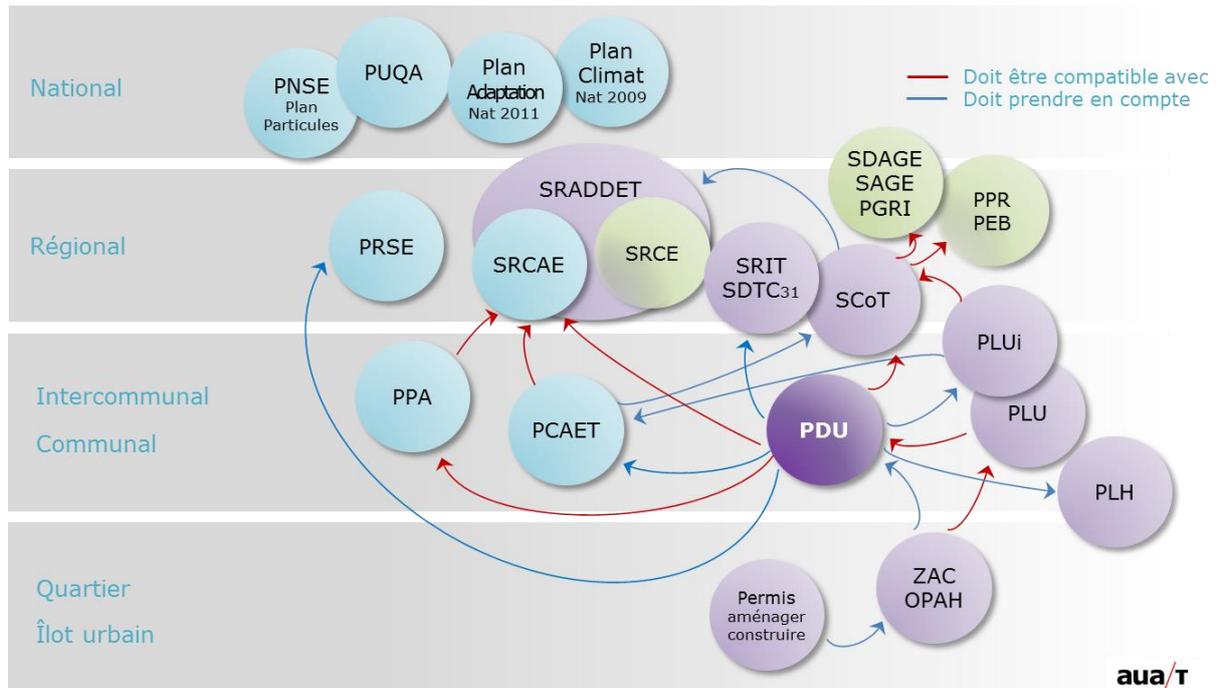
Le Code de l'Urbanisme recourt fréquemment à la notion de comptabilité, sans toutefois la définir précisément. Elle ne doit pas être confondue avec la notion de conformité. La compatibilité d'une norme avec une autre norme signifie usuellement qu'elle doit la respecter dans la mesure où elle ne doit pas la remettre en cause. Autrement dit, la norme inférieure peut s'écarter de la norme supérieure à condition que cette différenciation n'aille pas jusqu'à la remise en cause de ses options fondamentales. « Négativement », la compatibilité équivaut à une obligation de non-contrariété : ce rapport normatif prohibe la méconnaissance de la norme supérieure par la norme subordonnée, tout en ménageant une marge de manœuvre pour sa mise en œuvre. Il fait l'objet d'un contrôle normal par le juge administratif.

#### *La prise en compte*

Le rapport de prise en compte est à peine plus souple que celui de compatibilité. Prendre en compte ou tenir compte d'une norme supérieure signifie que la norme inférieure ne doit pas, en principe, s'écarter des orientations fondamentales de la norme supérieure sauf, sous le contrôle du juge, pour des motifs déterminés et dans la mesure où ces motifs le justifient. Ce rapport normatif fait l'objet d'un contrôle normal approfondi par le juge administratif. Il est explicitement prévu par le législateur. (CE, 9 juin 2004, 28 juillet 2004, 17 mars 2010).

#### *Les documents et données de référence*

Certains documents, plans et programmes ne s'imposent pas au PDU au travers du lien de conformité, de compatibilité ni de prise en compte. Néanmoins, ces données constituent des éléments de connaissance importants et doivent être intégrés dans la réflexion préalable à la décision. Leur ignorance manifeste peut conduire le juge à relever une « erreur manifeste d'appréciation » susceptible d'entraîner l'illégalité du document.



## I. Compatibilité avec les objectifs stratégiques du Schéma régional climat air énergie de Midi-Pyrénées (SRCAE)

Approuvé le 29 juin 2012, le Schéma Régional Climat Air Énergie de Midi-Pyrénées est un document stratégique de cadrage régional à destination de l'Etat, des collectivités, du monde économique et de la société civile. Face aux enjeux relatifs au climat, à l'air et à l'énergie en Midi-Pyrénées, il fixe les objectifs stratégiques régionaux à l'horizon 2020 et définit les orientations permettant l'atteinte de ces objectifs.

Les objectifs stratégiques du SRCAE sont au nombre de cinq :

- Réduire les consommations énergétiques (sobriété et efficacité énergétique),
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre,
- Développer la production d'énergies renouvelables,
- Adapter les territoires et les activités socio-économiques face aux changements climatiques,
- Prévenir et réduire la pollution atmosphérique.

Objectifs stratégiques du SRCAE	Projet Mobilités 2020/2025/2030
<p><b>Réduire les consommations énergétiques</b></p> <p><b>Réduire les émissions de gaz à effet de serre</b></p>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> <li>• Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20</li> <li>• Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27</li> <li>• Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 30, 34, 35, 36, 37, 38</li> </ul>
<p><b>Développer la production d'énergies renouvelables</b></p>	<p><i>Projet Mobilités a priori peu concerné</i></p>
<p><b>Adapter les territoires et les activités socio-économiques face aux changements</b></p>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> <li>• Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> </ul>

Intensification urbaine et la  
 031-253100986-20161021-201610191-1A5-9-  
 DE  
 Date de télétransmission : 21/10/2016  
 Date de réception préfecture : 21/10/2016

<b>climatiques</b>	<p>mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</p> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20</li> <li>• Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27</li> <li>• Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 30, 34, 35, 36, 37, 38</li> </ul>
<b>Prévenir et réduire la pollution atmosphérique</b>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> <li>• Maîtriser le développement urbain, incluant l’intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20</li> <li>• Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27</li> <li>• Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 30, 34, 35, 36, 37, 38</li> </ul>

## II. Compatibilité avec les objectifs et actions du Plan de Protection de l’Atmosphère de l’agglomération toulousaine (PPA)

La loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l’air et l’utilisation rationnelle de l’énergie (LAURE), codifiée depuis dans le Code de l’Environnement (article L220-1) reconnaît le droit à chacun de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.

Pour ce faire, elle prescrit de prévenir, surveiller, réduire et, si possible, supprimer les pollutions atmosphériques à différentes échelles à l’aide d’outils de planification.

Les plans de protection de l’atmosphère (PPA) définissent les objectifs et les mesures, réglementaires ou portées par les acteurs locaux, permettant de ramener, à l’intérieur des agglomérations de plus de 250 000 habitants et des zones où les valeurs limites réglementaires sont dépassées ou risquent de l’être, les concentrations en polluants atmosphériques à un niveau inférieur aux valeurs limites réglementaires.

Le dispositif des plans de protection de l’atmosphère est régi par le code de l’environnement (articles L222-4 à L222-7 et R222-13 à R222-36).

Le premier PPA de l’agglomération toulousaine a été approuvé en 2006. Les travaux de révision de ce premier plan, pilotés par la DREAL Midi-Pyrénées, ont été lancés en 2011. Le PPA révisé a été approuvé par le Préfet de région le 24 mars 2016.

Le PPA a pour objectif majeur de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de maintenir ou ramener, dans la zone du PPA concernée, les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux normes fixées par la directive n°2008/50/CE et transposées à l’article R221-1 du Code de l’Environnement. Il se traduit par un plan rassemblant 19 actions destinées à améliorer la qualité de l’air, en quatre grandes familles :

- A. Sources fixes de pollution atmosphérique
- B. Sources mobiles de pollution atmosphérique
- C. Planification urbaine
- D. Information / Sensibilisation

Les mesures sont de trois types :

- Actions réglementaires : mesures contraignantes, obligations, interdictions,
- Actions volontaires : démarche d’engagement d’un ou plusieurs acteurs,
- Actions d’accompagnement : incitation, communication, sensibilisation.

Actions du PPA	Projet Mobilités 2020/2025/2030
<b>A. Sources fixes de pollution atmosphérique</b>	<i>Projet Mobilités a priori peu concerné</i>
<b>B. Sources mobiles de pollution atmosphériques</b>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> <li>• Maîtriser le développement urbain, incluant l’intensification urbaine et la</li> </ul>

Accusé de réception en préfecture  
 031-253100986-20161021-201610191-1A5-9-DE  
 6  
 Date de télétransmission : 21/10/2016  
 Date de réception préfecture : 21/10/2016

	<p>mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</p> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20</li> <li>• Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27</li> <li>• Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 30, 34, 35, 36, 37, 38</li> </ul>
<b>C. Planification urbaine</b>	<p>Objectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20</li> <li>• Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28</li> <li>• Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38</li> </ul>
<b>D. Information / Sensibilisation</b>	<p>Objectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20</li> <li>• Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 24, 25, 26, 28</li> <li>• Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 30, 33, 34, 35, 37, 38, 39</li> </ul>

### III. Compatibilité avec les orientations et les objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale de la Grande agglomération toulousaine (SCoT)

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) actuellement en vigueur a été approuvé le 15 juin 2012.

Par délibération du Syndicat mixte d'études pour entreprendre et mettre en œuvre la révision du schéma de cohérence territoriale de l'agglomération toulousaine (SMEAT) du 9 décembre 2014, ce document a été mis en révision au prisme des enjeux et objectifs retenus par le Grenelle de l'Environnement et de la loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR). Il doit permettre de renouveler les approches et d'actualiser les enjeux propres à la grande agglomération toulousaine. Toutefois il conserve les objectifs du SCoT initial : accueillir les habitants dans les meilleures conditions, maîtriser le développement et ses effets sur l'environnement, polariser les activités, les services et les logements et mieux relier les territoires entre eux.

Le projet de 1ère révision du SCoT de la Grande agglomération toulousaine a été arrêté le 29 janvier 2016.

L'analyse de compatibilité du Projet Mobilités 2020/2025/2030 s'appuie donc sur ce projet de 1ère révision du SCoT, vu l'état d'avancement de ce dernier.

Le parti d'aménagement retenu se décline autour de trois verbes :

- Maîtriser l'urbanisation : faire fructifier le capital naturel et agricole, bien commun du territoire,
- Polariser : promouvoir un modèle urbain polycentrique
- Relier : conforter l'organisation en quadrants arrimés à un cœur d'agglomération maillé.

Les principes qui ont guidé l'élaboration du projet de territoire sont exprimés dans le Document d'orientations et d'objectifs, accompagnés de prescriptions, qui seront mises en œuvre via les documents d'urbanisme de rang inférieur (POS/PLU/PLUi).

	Orientations et objectifs du SCoT	Projet Mobilités 2020/2025/2030
<b>Maîtriser l'urbanisation</b>	<p><b>Révéler les territoires naturels et agricoles stratégiques</b></p> <p><b>Révéler les espaces « ouverts » à travers le maillage vert et bleu de</b></p>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> <li>• Mettre en œuvre un plan de circulation en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant.</li> </ul>

Accusé de réception en préfecture  
031-253100986-20161021-201610191-1A5-9-DE  
7  
Date de télétransmission : 21/10/2016  
Date de réception préfecture : 21/10/2016

	<p><b>la Grande agglomération toulousaine</b> <b>Préserver les ressources</b></p> <p><b>Préserver et améliorer la santé publique</b></p>	<p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 30, 33, 34, 35, 37, 38</li> </ul> <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 30, 33, 34, 35, 37, 38</li> </ul>
<p><b>Polariser le développement</b></p>	<p><b>Les territoires d'accueil du développement</b> <b>L'accueil des habitants</b> <b>L'accueil de l'activité économique</b> <b>L'implantation des activités commerciales</b> <b>L'implantation des équipements et services</b></p>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> <li>Mettre en œuvre un plan de circulation en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant.</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 13, 16</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 31, 32, 33, 34, 35, 37, 38</li> </ul>
<p><b>Relier les territoires</b></p>	<p><b>Pour un système de déplacement, une accessibilité et une mobilité durables du territoire</b> <b>Vers une cohérence urbanisme / transport</b></p> <p><b>Faciliter l'accessibilité numérique</b></p>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> <li>Mettre en œuvre un plan de circulation en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant.</li> <li>Mettre en œuvre un plan de circulation en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 30, 33, 34, 35, 37, 38</li> </ul> <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 6, 11, 12, 13, 19</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 24, 28</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 39</li> </ul>
<p><b>Piloter le projet pour une mise en œuvre cohérente du SCoT</b></p>	<p><b>Garantir la cohérence et les grands équilibres entre espaces urbains et espaces naturels et agricoles</b> <b>Phaser la desserte en TC performante et l'ouverture à l'urbanisation</b></p>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> <li>Mettre en œuvre un plan de circulation en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant.</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 30, 33, 34, 35, 37, 38</li> </ul>
	<p><b>Contribuer à</b></p>	<p><i>Cohérence objet du présent document</i></p>

<b>l'harmonisation des politiques publiques</b>	
<b>Mettre en place un outil de veille</b>	<i>Observatoire du PDU, actualisé annuellement</i>
<b>Pour une gouvernance à grande échelle</b>	<i>Coordination du SMTC avec les autres gestionnaires d'infrastructures et de réseaux de transports</i>

#### IV. Prise en compte des Plans climat énergie territoriaux (PCET)

Un Plan Climat Energie Territorial (PCET) est un projet territorial de développement durable qui a pour finalité la lutte contre le changement climatique.

Institué par le Plan Climat national et repris par les lois Grenelle, c'est un cadre d'engagement pour le territoire. Le PCET vise deux objectifs :

- L'atténuation : limiter l'impact du territoire sur le climat en réduisant les émissions de gaz à effet de serre (GES) ;
- L'adaptation : réduire la vulnérabilité du territoire.

Un PCET comporte des objectifs chiffrés de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation du territoire dans des temps donnés.

Il s'intègre au projet politique de la collectivité. La dimension « Climat-Energie » doit influencer l'ensemble des politiques sectorielles et des champs de compétences de la collectivité, ainsi que l'ensemble des démarches et outils de planification. Outre ses compétences propres, la collectivité doit aussi mobiliser les autres collectivités qui exercent également des compétences sur son territoire.

Plusieurs PCET sont aujourd'hui recensés sur ce territoire et sont pris en compte par le Projet Mobilités 2020/2025/2030 :

- PCET de la Région Midi-Pyrénées, dont le contenu a évolué vers le SRCAE, approuvé en 2012, et le CPER,
- PCET de Toulouse Métropole, approuvé en 2012,
- PCET du Muretain, approuvé en 2013,
- PCET du Sicoval, approuvé en 2012,
- et deux PCET communaux (Villeneuve-Tolosane et Quint-Fonsegrives).

Le Plan climat Energie Territorial 2012-2020 de Toulouse Métropole regroupe les actions relevant directement de Toulouse Métropole et de la ville de Toulouse, ainsi que les contributions des communes membres et des partenaires locaux.

Elaboré à l'issue d'une très large concertation, le PCET de Toulouse Métropole s'articule autour de sept cibles prioritaires :

- Atteindre la sobriété énergétique et développer les énergies renouvelables,
- Valoriser et développer les mobilités durables pour les personnes et les marchandises,
- Réduire la précarité énergétique des personnes les plus modestes,
- Produire des bâtiments à haute performance énergétique et climatique en construction neuve et réhabilitation,
- Généraliser les démarches d'urbanisme durable sur l'ensemble du territoire,
- Préserver les ressources naturelles et agricoles et réduire les impacts des activités,
- Impliquer tous les acteurs du territoire et mobiliser tous les moyens d'actions nécessaires.

Cibles prioritaires du PCET Toulouse Métropole	Projet Mobilités 2020/2025/2030
<b>Atteindre la sobriété énergétique et développer les énergies renouvelables</b>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 30, 34, 35, 36, 37, 38</li> </ul>
<b>Valoriser et développer les mobilités durables pour les personnes et les marchandises</b>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> <li>Mettre en œuvre un plan de circulation en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 30, 34, 35, 36, 37, 38, 39</li> </ul>
<b>Réduire la précarité énergétique des personnes les plus modestes</b>	<p>Objectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> </ul> <p>Levier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 11, 12, 19, 20</li> </ul>
<b>Produire des bâtiments à haute performance énergétique et climatique en construction neuve et réhabilitation</b>	<i>Projet Mobilités a priori peu concerné</i>
<b>Généraliser les démarches d'urbanisme durable sur l'ensemble du territoire</b>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> <li>Mettre en œuvre un plan de circulation en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 33, 34, 35, 37, 38, 39</li> </ul>
<b>Préserver les ressources naturelles et agricoles et réduire les impacts des activités</b>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> <li>Mettre en œuvre un plan de circulation en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant.</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 30, 33, 34, 35, 37, 38</li> </ul>
<b>Impliquer tous les acteurs du territoire et mobiliser tous les moyens d'actions nécessaires</b>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> <li>Mettre en œuvre un plan de circulation en optimisant les capacités résiduelles</li> </ul>

du réseau routier structurant

Leviers :

- Report modal / Actions 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20
- Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28
- Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 30, 31, 33, 34, 35, 37, 38, 39

Issu également d'une large concertation avec les acteurs du territoire (entreprises, habitants, collectivités), le Plan Climat Energie Territorial du Sicoval a organisé son premier plan d'actions 2012-2014 autour de :

Deux volets transversaux :

- Pilotage de la démarche, évaluation et animation territoriale,
- Sensibilisation et communication,

Neuf volets thématiques :

- Urbanisme et aménagement,
- Bâtiments,
- Transports et mobilité,
- Energie et énergies renouvelables,
- Déchets, air, eau et assainissement,
- Agriculture, sylviculture, espaces naturels et espaces verts,
- Production, consommation, alimentation et développement économique,
- Culture et sport – santé,
- Solidarité et coopération décentralisée,

Un volet interne :

- Plan climat interne au Sicoval.

Volets du PCET Sicoval	Projet Mobilités 2020/2025/2030
<b>Pilotage de la démarche, évaluation et animation territoriale</b>	<i>Commission partenariale de suivi Observatoire du PDU</i>
<b>Sensibilisation et communication</b>	<p>Objectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 24, 25, 26, 28</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 30, 33, 34, 35, 37, 38, 39</li> </ul>
<b>Urbanisme et aménagement</b>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> <li>Mettre en œuvre un plan de circulation en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 33, 34, 35, 37, 38, 39</li> </ul>
<b>Bâtiments Transports et mobilité</b>	<p><i>Projet Mobilités a priori peu concerné</i></p> <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> <li>Mettre en œuvre un plan de circulation en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / toutes les actions</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / toutes les actions</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / toutes les actions</li> </ul>
<b>Energie et énergies renouvelables</b>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 30, 34, 35, 36, 37, 38</li> </ul>
<b>Déchets, air, eau et assainissement</b>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 30, 34, 35, 36, 37, 38</li> </ul>
<b>Agriculture, sylviculture, espaces naturels et espaces verts</b>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> <li>Mettre en œuvre un plan de circulation en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant</li> </ul>

	<p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 33, 34, 35, 37, 38, 39</li> </ul>
<b>Production, consommation, alimentation et développement économique</b>	<p>Objectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 37, 38</li> </ul>
<b>Culture et sport – santé</b>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 6, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 25</li> </ul>
<b>Solidarité et coopération décentralisée</b>	<i>Coordination du SMTC avec les autres gestionnaires d'infrastructures et de réseaux de transports</i>
<b>Plan climat interne au Sicoval</b>	<i>Projet Mobilités a priori peu concerné</i>

Prenant appui sur le bilan d'émissions de gaz à effet de serre et les réflexions menées quant à la vulnérabilité du territoire, lors de la de diagnostic de l'Agenda 21, le Plan Climat Energie Territorial du Muretain s'organise autour de quatre leviers majeurs :

- Accompagner le territoire du Muretain,
- Améliorer la gestion du patrimoine et le fonctionnement du Muretain,
- Véhicules, déplacements et transports,
- Efficacité énergétique et énergies renouvelables pour le patrimoine et les compétences du Muretain.

Les actions de formation, sensibilisation et information des citoyens, élus et agents sont inclus dans chacun des axes.

Leviers du PCET du Muretain	Projet Mobilités 2020/2025/2030
<b>Accompagner le territoire du Muretain</b>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> <li>Mettre en œuvre un plan de circulation en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 33, 34, 35, 37, 38, 39</li> </ul>
<b>Améliorer la gestion du patrimoine et le fonctionnement du Muretain</b>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> <li>Mettre en œuvre un plan de circulation en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 3, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39</li> </ul>
<b>Véhicules, déplacements et transports</b>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> <li>Mettre en œuvre un plan de circulation en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant</li> </ul> Leviers : <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / toutes les actions</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / toutes les actions</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / toutes les actions</li> </ul>
<b>Efficacité énergétique et énergies renouvelables pour le patrimoine et les compétences du Muretain</b>	Objectifs : <ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> </ul> Leviers : <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 30, 34, 35, 36, 37, 38</li> </ul>

## V. Prise en compte du Plan régional santé environnement de Midi-Pyrénées (PRSE)

En France, la loi constitutionnelle relative à la charte de l'environnement adoptée le 28 février 2005 énonce un principe désormais intangible : « Chacun a droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé ». Cette loi réaffirme les objectifs de prévention de la loi de santé publique dont une des composantes majeures est le Plan national santé environnement (PNSE), plan appelé à être renouvelé tous les cinq ans, et sa déclinaison régionale, le Plan régional santé environnement (PRSE).

Le troisième plan national santé environnement 2015-2019 (évoqué ci-après) a été publié en novembre 2014.

Ce plan national a vocation à être décliné en actions au plus près des territoires sous la forme du Plan régional santé environnement, dans sa 3<sup>ème</sup> version (PRSE3). Ce plan doit être construit à l'échelle de la nouvelle région, début 2016, sur la base d'un diagnostic territorial d'ores et déjà engagé en Midi-Pyrénées (bilan régional réalisé en 2014).

Le PRSE2 2011-2013, élaboré à l'échelle de Midi-Pyrénées et approuvé en novembre 2011, s'articule autour de deux enjeux du Plan national :

- La réduction des expositions responsables de pathologies à fort impact sur la santé,
- La réduction des inégalités environnementales.

Son plan de 43 actions s'organise autour de 13 orientations majeures (sous forme de « fiches »).

La révision du PRSE2 en PRSE3 a été engagée mi 2016 à l'échelle de la nouvelle région.

Fiches du PRSE2	Projet Mobilités 2020/2025/2030
<b>Contribuer à la mise en œuvre du Plan Particules</b> <b>Réduire les émissions de substances toxiques dans l'air et dans l'eau</b>	Objectifs : <ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> </ul> Leviers : <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 30, 34, 35, 36, 37, 38</li> </ul>
<b>Améliorer la qualité de l'air intérieur</b>	<i>Projet Mobilités a priori peu concerné</i>
<b>Réduire l'exposition aux substances ayant un effet cancérigène, mutagène ou reprotoxique (CMR) en milieux de travail</b>	<i>Projet Mobilités a priori peu concerné</i>

<b>Sensibiliser à la thématique santé et transports</b>	<p>Objectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 24, 25, 26, 28</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 30, 33, 34, 35, 37, 38, 39</li> </ul>
<b>Protéger la santé et l'environnement des enfants</b>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 6, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 25</li> </ul>
<b>Protéger la santé et l'environnement des personnes vulnérables du fait de leur état de santé</b>	
<b>Lutter contre l'habitat indigne</b>	<i>Projet Mobilités a priori peu concerné</i>
<b>Protéger la population des contaminations environnementales liées à l'eau</b>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 30, 34, 35, 36, 37, 38</li> </ul>
<b>Lutter contre les points noirs environnementaux</b>	
<b>Diminuer l'impact du bruit</b>	
<b>Réduire l'exposition au radon et à l'amiante naturellement présents dans l'environnement</b>	<i>Projet Mobilités a priori peu concerné</i>
<b>Améliorer la connaissance sur les risques émergents</b>	<p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 13, 20</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Action 28</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Action 39</li> </ul>

## VI. Prise en compte des Plans locaux d'urbanisme intercommunaux et communaux (POS/PLU/PLUi)

Un PDU s'impose dans un rapport de compatibilité aux POS / PLU / PLUi des communes concernées par son périmètre d'intervention, dans un délai de 3 ans à compter de la date d'approbation du PDU.

Ce rapport de compatibilité concerne principalement les dispositions liées aux déplacements, modes actifs notamment, et à la politique du stationnement mise en œuvre (article 12 du PLU).

Dans un souci de réciprocité et de cohérence de mise en œuvre des politiques publiques urbaines, le Projet Mobilités 2020/2025/2030 prend en compte les orientations urbaines définies dans les documents d'urbanisme communaux et intercommunaux en matière d'accueil de population, d'activités économiques,... de façon à optimiser son projet de mobilités sur le territoire.

## VII. Prise en compte des Programmes locaux de l'Habitat (PLH)

Dans un souci de cohérence entre la politique de mobilité à mener et la programmation en logements dans les communes de la Grande agglomération toulousaine, le Projet Mobilités 2020/2025/2030 prend en compte les Plans locaux de l'habitat approuvé sur ce territoire :

- PLH Toulouse Métropole 2010-2015, adopté en mars 2011,
- PLH Sicoval 2010-2015, adopté en décembre 2010,
- PLH Muretain 2014-2019, adopté en décembre 2013,

- PLH Save au Touch 2010-2015, adopté en février 2011,
- PLH Axe Sud 2007-2011, adopté en décembre 2007.

### **VIII. Prise en compte des programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics**

Tisséo SMTC s'est attaché à vérifier que le Projet Mobilités 2020/2025/2030 offrait un cadre permettant de prendre en compte, au regard des grands équilibres du territoire, les principaux plans et projets de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics, dans la mesure où ils étaient portés à sa connaissance.

### **IX. Cohérence avec les autres documents d'urbanisme, d'environnement et d'organisation des mobilités**

Le Projet Mobilités 2020/2025/2030 valant révision du PDU s'intègre dans un paysage juridique caractérisé par la multitude et la diversité des liens de cohérence à garantir pour assurer l'efficacité de l'action publique en matière d'aménagement et d'environnement.

Dans ce contexte, les objectifs du projet de révision de PDU intègrent, dans un souci de cohérence hors cadre juridique, les objectifs environnementaux établis au niveau international, communautaire, national, régional ou départemental, complémentairement au partage des objectifs des autres plans et programmes avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte et qui ont été présentés ci-avant.

Les objectifs environnementaux établis à différentes échelles sont généralement déclinés thématiquement : eau, air, climat, énergie, risques, nuisances, ...

Les différents documents, plans et programmes sur lesquels s'est adossée l'élaboration du Projet Mobilités 2020/2025/2030 valant révision du PDU sont précisés dans les différents développements thématiques de l'Etat Initial de l'Environnement et servent d'appui aux actions et mesures proposées par le Projet Mobilités 2020/2025/2030.

Il est important de signaler l'ordonnance, prise en application de l'article 13 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 (loi NOTRe) relative à l'aménagement du territoire, qui consacre le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), qui doit succéder à l'ancien SRADT (Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire), avec la nouveauté d'être prescriptif.

Le SRADDET intégrera à terme plusieurs outils de planification sectoriels préexistants, dont le schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT), le schéma régional de l'intermodalité (SRI), le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) ou encore le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD).

Le décret n°2016-1071 du 3 août 2016 précise les modalités de sa mise en œuvre. Le premier SRADDET devra être approuvé avant le 28 juillet 2019.

	Plan / Programme	Orientations et Objectifs du plan/programme	Projet Mobilités 2020/2025/2030
Climat / Air / Energie	Schéma régional climat air énergie approuvé le 29 juin 2012	Cf. chapitre I	
	Plan de protection de l'atmosphère révision en cours	Cf. chapitre II	
	Plan Particules Plan élaboré en juillet 2010 par le Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement	Le Plan Particules national comprend des mesures ayant pour objectif principal la réduction de la pollution de fond par les particules de manière quasi permanente, allant au-delà de la seule prévention des pics de pollution. Des actions spécifiques au secteur des transports ont été définies : 1. Expérimenter des zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA)*, 2. Mieux réguler la mobilité au niveau local, objectif qui se décline autour des villes durables, de l'autopartage, du covoiturage, de l'organisation du stationnement, de l'accélération du développement des offres de transports collectifs et de la logistique urbaine, 3. Favoriser les transports actifs et les mobilités douces, 4. Réduire les émissions de particules pour les véhicules particuliers, notamment pour le parc des véhicules diesel anciens ainsi que pour les véhicules utilitaires et les poids lourds, 5. Mettre en place une taxe kilométrique pour les poids lourds, 6. Réduire les émissions des deux-roues motorisés, 7. Améliorer les performances environnementales du fret routier.  * Ce dispositif ayant été jugé difficile à mettre en œuvre par les collectivités, il a été remis plat lors de la création du Comité interministériel pour la qualité de l'air	Objectifs : • Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires. • Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.  Leviers : • Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 • Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 • Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 30, 34, 35, 36, 37, 38
Plan d'urgence pour la qualité de l'air (PUQA) présenté en comité interministériel pour la qualité de l'air en février 2013	Ce plan élaboré par le comité interministériel de la qualité de l'air vise à proposer des solutions concrètes et durables, afin d'améliorer ma qualité de l'air en particulier dans le domaine des transports, en lien avec l'élaboration des plans de protection de l'atmosphère. Ce plan comprend 38 mesures autour de cinq priorités : • Favoriser le développement de toutes les formes de transports et de mobilités propres par des mesures incitatives, • Réguler le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique, • Réduire les émissions des installations de combustion industrielles et individuelles,	Objectifs : • Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires. • Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.  Leviers : • Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 • Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22,	

		<ul style="list-style-type: none"> <li>Promouvoir fiscalement des véhicules ou des solutions de mobilité plus vertueuses en termes de qualité de l'air,</li> <li>Mener des actions de sensibilisation et de communication pour changer les comportements.</li> </ul>	23, 24, 25, 26, 27 • Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 30, 34, 35, 36, 37, 38
Aménagement / Transports	Plan climat énergie territorial	Cf. chapitre IV	
	Schéma de cohérence territoriale approuvé le 15 juin 2012	Cf. chapitre III	
Santé / Sécurité	Plan national santé environnement 2015-2019 Publié en novembre 2014	Le troisième Plan National Santé Environnement (PNSE) a pour ambition d'établir une feuille de route gouvernementale pour réduire l'impact des altérations de l'environnement sur la santé. Il permet de poursuivre et d'amplifier les actions conduites par les deux précédents PNSE dans le domaine de la santé environnementale. Le PNSE3 n'est pas un plan autonome mais se place au croisement des politiques publiques en matière de santé et d'environnement. Il interfère avec plusieurs politiques publiques existantes ayant pour objet la réduction des facteurs de risques environnementaux. Ce troisième PNSE témoigne de la volonté du gouvernement de réduire autant que possible et de façon la plus efficace les impacts des facteurs environnementaux sur la santé afin de permettre à chacun de vivre dans un environnement favorable à la santé. Il comprend 107 actions, articulées autour de 4 grandes catégories d'enjeux : <ul style="list-style-type: none"> <li>Des enjeux de santé prioritaires ;</li> <li>Des enjeux de connaissance des expositions et de leurs effets ;</li> <li>Des enjeux pour la recherche en santé environnement ;</li> <li>Des enjeux pour les actions territoriales, l'information, la communication, et la formation.</li> </ul>	Objectifs : <ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> </ul> Leviers : <ul style="list-style-type: none"> <li>Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20</li> <li>Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27</li> <li>Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 29, 30, 34, 35, 36, 37, 38</li> </ul>
	Plan régional santé environnement 2011-2013 approuvé en 2011	Cf. chapitre V	
	Plans de prévention des risques	Des risques naturels d'inondation, de mouvements de terrain, de sécheresse, mais également des risques technologiques sont à signaler sur le territoire de la grande agglomération toulousaine. Les différents documents de prévention approuvés et engagés sont précisés dans l'état initial de l'environnement.	Objectifs : <ul style="list-style-type: none"> <li>Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> <li>Mettre en œuvre un plan de circulation en</li> </ul>

	<p>Plan de gestion du risque inondation 2016-2021 approuvé le 1<sup>er</sup> décembre 2015</p> <p>Elaboré sous l'autorité du préfet coordonnateur de bassin, le plan de gestion des risques d'inondation sur le bassin Adour-Garonne a pour ambition de réduire les conséquences dommageables des inondations pour la santé humaine, l'environnement, le patrimoine culturel et l'activité économique, sur le bassin en général et sur ses 18 territoires à risques importants qui ont été spécifiquement identifiés.</p> <p>Le projet de PGRI 2016-2021 s'articule autour de six objectifs stratégiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer des gouvernances, à l'échelle territoriale adaptée, structurées, pérennes et aptes à porter des stratégies locales et programmes d'actions,</li> <li>• Améliorer la connaissance et la culture du risque inondation en mobilisant tous les acteurs concernés,</li> <li>• Améliorer la préparation et la gestion de crise et raccourcir le délai de retour à la normale des territoires sinistrés,</li> <li>• Aménager durablement les territoires, par une meilleure prise en compte des risques d'inondation, dans le but de réduire leur vulnérabilité,</li> <li>• Gérer les capacités d'écoulement et restaurer les zones d'expansion des crues pour ralentir les écoulements,</li> <li>• Améliorer la gestion des ouvrages de protection.</li> </ul> <p>Parmi les 48 dispositions associées, définies pour atteindre ces objectifs, onze sont communes avec le projet de SDAGE 2016-2021 (orientation fondamentale D principalement).</p>	<p>optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant</p> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Report modal / Actions 1, 2, 3, 5, 10, 13, 17, 19</li> <li>• Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28</li> <li>• Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 31, 32, 35, 36,37, 38, 39</li> </ul> <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> <li>• Mettre en œuvre un plan de circulation en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Report modal / Actions 1, 2, 3, 5, 10, 13, 17, 19</li> <li>• Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28</li> <li>• Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 31, 32, 35, 36,37, 38, 39</li> </ul>
<p>Biodiversité / Eau / Paysage</p>	<p>Réseau Natura 2000</p> <p>Avec la constitution du réseau Natura 2000, l'Europe s'est lancée dans la réalisation d'un ambitieux réseau de sites écologiques dont les deux objectifs sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• préserver la diversité biologique,</li> <li>• valoriser le patrimoine naturel de nos territoires.</li> </ul> <p>Deux directives européennes établissent la base réglementaire permettant de désigner les sites constitutifs de ce grand réseau écologique européen, dit « Natura 2000 » :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La directive « Oiseaux », directive n°2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 (version codifiée, intégrant les mises à jour successives</li> </ul>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.</li> <li>• Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> <li>• Mettre en œuvre un plan de circulation en optimisant les capacités résiduelles du réseau</li> </ul>

depuis la première version n° 79/409/CEE du 2 avril 1979), propose la conservation et la gestion à long terme des espèces d'oiseaux sauvages de l'Union européenne, en ciblant 181 espèces et sous-espèces menacées, qui nécessitent une attention particulière. Elle vise notamment à préserver, maintenir et restaurer les habitats des espèces devant faire l'objet de mesures de conservation. Les habitats d'espèces ainsi désignés sont appelés Zones de Protection Spéciale (ZPS).

- La directive « Habitats faune flore », directive n°92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992, établit un cadre pour les actions communautaires de conservation d'espèces de faune et de flore sauvages ainsi que de leur habitat. Cette directive répertorie plus de 200 types d'habitats naturels, 200 espèces animales et 500 espèces végétales présentant un intérêt communautaire et nécessitant une protection, car en danger de disparition, en régression ou constituant des milieux remarquables. Les habitats naturels et habitats d'espèces ainsi désignés sont appelés Zones Spéciales de Conservation (ZSC).

Les Projets, Plans, Programmes ou Manifestations (PPM), susceptibles d'affecter de façon notable les habitats naturels et les espèces présents sur un site Natura 2000, doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences.

Il s'agit de prévenir d'éventuels dommages causés à ces sites et ainsi de :

- s'inscrire dans une gestion équilibrée et durable des territoires,
- conserver et promouvoir une activité économique et sociale dans le périmètre d'un site Natura 2000.

Schéma régional de cohérence écologique  
approuvé le 27 mars 2015

L'article 23 de la loi Grenelle I précise que « la trame verte et bleue doit constituer un outil d'aménagement du territoire qui permettra de créer des continuités territoriales », en lien avec des stratégies nationales et régionales, afin de restaurer et maintenir les capacités d'évolution de la biodiversité.

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) est la traduction régionale de la Trame Verte et Bleue. Il ne crée pas de nouvelle réglementation, car les codes de l'urbanisme et de l'environnement imposent déjà la préservation de la biodiversité et l'instauration d'une TVB. Il donne par contre des éléments de référence, à l'échelle régionale, pour faciliter la prise en compte de ces objectifs.

Le SRCE est un document « charnière » entre différents outils et niveaux de planification. Il est composé de différentes parties, facilitant sa compréhension et son usage (diagnostic, continuités écologiques, plan d'actions stratégiques, atlas,

routier structurant

Leviers :

- Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20
- Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28
- Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39

Objectifs :

- Maîtriser 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

Leviers :

- Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20
- Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28
- Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 33, 34, 35, 37, 38, 39

Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Adour Garonne approuvé le 1<sup>er</sup> décembre 2015

dispositif de suivi-évaluation). Il a été élaboré à l'échelle régionale pour être décliné localement, ceci de manière concertée avec les acteurs du territoire. Le SRCE de la région Midi-Pyrénées est approuvé depuis le 27 mars 2015.

Le SDAGE fixe pour chaque bassin hydrographique les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau dans l'intérêt général et dans le respect des principes de la directive cadre sur l'eau et de la loi sur l'eau. Confirmant des priorités définies dans le SDAGE 2010-2015, le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021 s'articule autour de quatre orientations fondamentales :

- Orientation A - Créer les conditions de gouvernance favorables
- Orientation B - Réduire les pollutions
- Orientation C - Améliorer la gestion quantitative
- Orientation D - Préserver et restaurer les milieux aquatiques (zones, humides, lacs, rivières)

Des enjeux transversaux y sont également mis en avant :

- L'articulation avec le plan de gestion des risques inondation (PGRI)
- L'articulation avec le Plan d'action pour le milieu marin (PAMM) de la sous-région marine du golfe de Gascogne (*présent exercice non concerné*)
- L'adaptation au changement climatique
- L'analyse économique

Schémas d'aménagement et de gestion des eaux, en cours

Le SDAGE Adour-Garonne est actuellement en cours de déclinaison à travers deux exercices de SAGE, non achevés à ce jour :

*Le SAGE « Vallée de la Garonne »*

Initié en 2006, le SAGE est actuellement en cours d'élaboration. Le SMEAG a été désigné le 22 mars 2012 comme structure porteuse du SAGE Vallée de la Garonne, par la Commission Locale de l'Eau (CLE). La CLE, réunie en séance plénière le 20 février 2014, a validé l'état initial du SAGE. Ce premier document offre une photographie haute définition de la Vallée, mettant en lumière la connaissance du territoire, de son fonctionnement et de ses acteurs. Le diagnostic a été validé en juillet 2015.

*Le SAGE « Hers-Mort – Girou »*

La phase d'émergence a débuté en 2009. Elle a été pilotée et animée par le Conseil Général de la Haute Garonne en concertation avec les services de l'Etat et l'Agence de l'Eau Adour Garonne. Cette phase d'émergence a permis d'identifier les enjeux majeurs et de définir un périmètre qui a été

Objectifs :

- Maîtriser 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

Leviers :

- Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20
- Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28
- Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 33, 34, 35, 37, 38, 39

	<p>approuvé par l'arrêté préfectoral du 16 septembre 2011. Le Syndicat de Bassin Hers Girou (SBHG) a été désigné le 19 mars 2012 comme structure porteuse pour assurer la maîtrise d'ouvrage des études et de l'animation. La CLE a validé l'état des lieux le 14 février 2014. La rédaction des orientations (Plan d'Aménagement et de Gestion Durable - PAGD) et du règlement du SAGE est en cours de finalisation.</p>	
<p>Convention européenne du paysage, entrée en vigueur en France le 1<sup>er</sup> juillet 2006 et publiée au journal Officiel le 22 décembre 2006 Circulaire d'application du 1<sup>er</sup> mars 2007</p>	<p>La Convention européenne du paysage est un traité inscrit dans le cadre du Conseil de l'Europe. Elle est l'expression d'un accord volontaire entre les Etats. L'objectif général de la politique nationale des paysages fait écho au préambule de la convention : « La qualité et la diversité des paysages européens constituent une ressource commune... ». Cette politique des paysages a pour objectif de préserver durablement la diversité des paysages français. Elle se structure autour de quatre axes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'identification et la qualification des paysages,</li> <li>• La définition des objectifs de qualité paysagère,</li> <li>• L'intégration du paysage dans les politiques sectorielles,</li> <li>• L'information et la sensibilisation du public.</li> </ul> <p>La référence à cette convention se traduit par l'intégration du paysage dans la politique sectorielle des transports. Tout document d'urbanisme doit être compatible avec les directives de protection et de mise en valeur des paysages.</p>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> <li>• Mettre en œuvre un plan de circulation en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Report modal / Actions 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20</li> <li>• Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28</li> <li>• Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 33, 34, 35, 37, 38, 39</li> </ul>
<p>Matériaux</p>	<p>Schéma départemental des carrières de la Haute-Garonne Approuvé en 2009</p> <p>Les schémas départementaux des carrières définissent les conditions générales d'implantation des carrières, ainsi que les objectifs à atteindre en matière de remise en état et de réaménagement des sites. Ils permettent une réflexion approfondie et prospective sur l'impact des carrières sur l'environnement, mais aussi sur la politique des matériaux dans les départements concernés. En matière de transport, ils comprennent des orientations sur les modalités de transport des matériaux des carrières.</p> <p>Le Schéma départemental des carrières de la Haute-Garonne s'articule autour de huit orientations :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Protection des patrimoines,</li> <li>• Une gestion durable et économe de la ressource alluvionnaire pour accompagner le développement économique du département,</li> <li>• Une mise en œuvre accrue des matériaux de substitution et du recyclage,</li> <li>• Un engagement volontaire des donneurs d'ordres,</li> <li>• Une réduction du transport par camion,</li> <li>• Favoriser l'élaboration de projets de réaménagement</li> </ul>	<p>Objectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> </ul> <p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27</li> <li>• Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 37, 38</li> </ul>

	<p>concerté entre les exploitants, les collectivités locales et les acteurs sociaux,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Donner sa pleine efficacité à la réglementation,</li> <li>• Etablissement d'un tableau de bord du schéma, pour le suivi de la mise en application de ses orientations et objectifs</li> </ul>	
<p>Plan Régional d'Elimination des Déchets Dangereux, Actualisé en 2007</p>	<p>Intitulé Plan Régional d'Elimination des Déchets Dangereux (PREDD) pour tenir compte de la nouvelle nomenclature de classement des déchets, ce document a été actualisé en 2007 pour y intégrer un chapitre relatif aux déchets d'activités de soins et à risques infectieux. Le Conseil régional Midi-Pyrénées est devenu ainsi le premier en France à avoir adopté un Plan régional, concernant l'ensemble des déchets dangereux.</p>	<p>Objectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.</li> </ul>
<p>Plan Départemental d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés de la Haute-Garonne, Approuvé en 2005</p>	<p>Jusqu'alors élaboré par la DDAF, le Plan Départemental d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés de la Haute-Garonne est l'outil incontournable pour la gestion des déchets ménagers est désormais porté par le Conseil départemental. Le contexte de la prévention et de la gestion des déchets ayant évolué depuis 2005, le Conseil départemental de Haute Garonne a décidé par délibération en date du 27/06/2013 de soumettre ce plan à révision, qui s'est ensuite transformée en une élaboration d'un Plan de Prévention et de Gestion des Déchets Non Dangereux, actuellement en cours d'élaboration.</p>	<p>Leviers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cohérence urbanisme – mobilités / Actions 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27</li> <li>• Organisation des réseaux routiers et des stationnements / Actions 37, 38</li> </ul>
<p>Projet de plan départemental des déchets de chantier du BTP, en cours</p>	<p>En référence à l'article 202 de la loi ENE, le plan de gestion des déchets de chantier du BTP doit répertorier les installations de traitement et les déchets produits, fixer des objectifs de valorisation et privilégier l'utilisation de matériaux recyclés dans les chantiers.</p> <p>Le projet de plan départemental conduit par la DDE a été approuvé par la Commission d'Hygiène en 2004, mais n'est pas encore officiellement validé.</p>	

Déchets

