

Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

MAI 2019

Livre 3

Pièces communes aux opérations

Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B

Pièce F Évaluation environnementale

F3 État initial

F3.7 Évolution du scénario de référence sans projet



TOULOUSE aerospace express
connexion LIGNE B





SOMMAIRE

F3 ÉTAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT 1563

3.7 ÉVOLUTION DU SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE, ÉTAT INITIAL PROSPECTIF EN L'ABSENCE DU PROJET À L'HORIZON 5 ANS APRÈS SA MISE EN SERVICE1563

3.7.1	Population et organisation territoriale	1563
3.7.2	Déplacements	1568
3.7.3	Qualité de l'air et santé des populations.....	1568
3.7.4	Risques majeurs.....	1570
3.7.5	Biodiversité	1570







F3

**ÉTAT ACTUEL DE
L'ENVIRONNEMENT**

3.7

**Évolution du scénario
de référence –
État initial prospectif
en l'absence de projet
à +5 ans**





F3 ÉTAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT

3.7 Évolution du scénario de référence, état initial prospectif en l'absence du projet à l'horizon 5 ans après sa mise en service

L'analyse de l'évolution du scénario de référence (état initial) en l'absence du projet est réalisée à l'horizon 2030. Elle s'attache à étudier l'évolution du territoire quant aux principaux enjeux de l'environnement dans un scénario que l'on qualifie d'au « fil de l'eau », c'est-à-dire sans le projet TAE-CLB.

3.7.1 Population et organisation territoriale

Sources : Scot de la grande agglomération toulousaine, Évaluation environnementale du Projet Mobilités 2020-2025-2030.

L'accroissement démographique prévu à l'horizon 2030 sur le territoire de l'agglomération toulousaine va engendrer une augmentation des besoins tant en termes de logements que d'équipements et infrastructures. En effet la croissance enregistrée est une des plus dynamiques de France avec un gain d'environ 15 000 habitants et 7 000 emplois par an.

Le PLUi-H de Toulouse Métropole prévoit ainsi la création de 6500 à 7500 logements par an à l'horizon 2030, le PLU 2010-2015 du SICOVAL en prévoit 1000 par an.

La non mise en œuvre du projet pourrait avoir une incidence sur la distribution territoriale en matière d'implantation des nouveaux arrivants, la desserte par les transports en commun constituant un paramètre dans le choix d'un projet immobilier ou d'une location.

Dans le même esprit, une incidence pourrait également être ressentie sur la répartition des zones d'emplois à venir. L'accessibilité aux principaux pôles économiques est aujourd'hui insuffisante et cette situation - en s'aggravant - pourrait même à terme impacter l'attractivité économique de l'agglomération toulousaine.

Le scénario « au fil de l'eau » serait donc susceptible d'engendrer une consommation d'espace plus importante (avec un risque de report sur des quartiers périphériques moins urbanisés) et ne satisferait pas à l'objectif de limiter l'étalement urbain souhaité par les politiques publiques.

Cette augmentation de l'occupation foncière serait toutefois en partie régulée par les différents documents de planification que sont le SCoT de la grande agglomération toulousaine, le PLUi-H de Toulouse Métropole, le PLU de Labège, qui déterminent les zones et les règles d'urbanisme.

Le Scot de la grande agglomération toulousaine - dont la 1ère révision a été approuvée le 27 avril 2017 - donne le cadre stratégique de l'organisation de l'espace toulousain à l'horizon 2030. Cette stratégie insiste sur le rôle essentiel de l'agglomération dans la maîtrise de la métropolisation et dans la lutte contre l'étalement urbain.

Le Scot insiste sur la nécessaire cohérence entre projets urbains et projets de transport. Il identifie ainsi 26 périmètres de cohérence urbanisme/transport concernés autant par du renouvellement urbain que par de nouvelles ouvertures à l'urbanisation, avec pour objectif de privilégier la densité et la mixité urbaine aux abords des lignes de transports en commun.

Ainsi, la carte de cohérence urbaine du SCoT définit les espaces devant faire l'objet d'une densification urbaine et les territoires d'extension possibles. Ces orientations sont ensuite retranscrites dans les autres documents d'urbanisme que sont les PLU, PLUi, PLH et PDU qui doivent être compatibles avec le SCoT.

La non réalisation du projet serait probablement sans incidence sur les « coups partis » en matière de politique publique d'aménagement du territoire. Par contre, elle pourrait avoir une incidence sur les choix d'aménagements publics portés à plus longs termes ainsi que les projets conduits par des aménageurs privés.

Parmi les opérations avec phasage échelonné jusqu'à 2030, on identifie :

■ Pour les opérations d'aménagement :

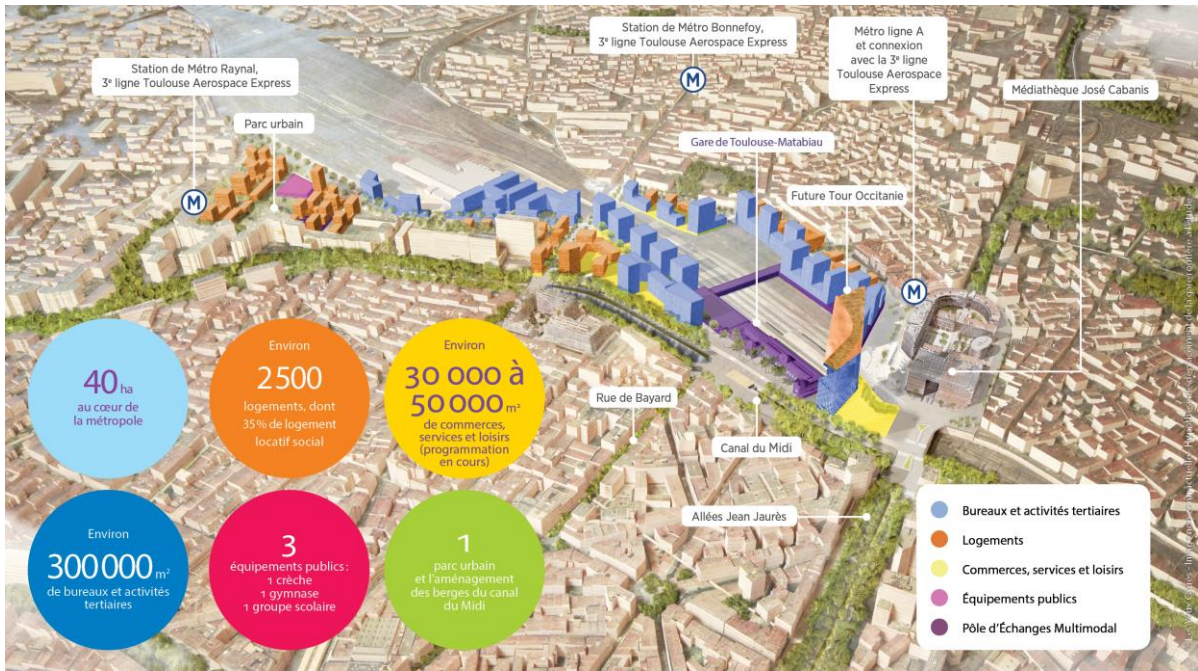
- À l'ouest, le développement des ZAC des Ramassiers et de Saint-Martin du Touch dont les aménagements se terminent. Elles se structurent autour des haltes ferroviaires de la ligne C et des aménagements bus spécifiques complètent l'offre dans ces secteurs (Linéo 2, Transport en Commun en Site Propre des Ramassiers) ;
- Au sud, l'extension de la ZAC du Parc Technologique du Canal dans le secteur de Ramonville Saint Agne, sur 27 hectares et portée par le SICOVAL. Cette extension prévoyant 86 000 m² de plancher permettra l'accueil d'activités diverses liées, de Très Petites Entreprises et d'entreprises relevant de l'économie sociale et solidaire.





Le projet d'extension du Parc Technologique du canal, source : dossier d'enquête publique

- Dans le cœur d'agglomération, le projet Toulouse EuroSudOuest articule une reconfiguration du Pôle d'Échanges Multimodal de Toulouse Matabiau et la constitution d'un nouveau quartier mixte accueillant du logement, des activités et des équipements publics.



Le projet Toulouse EuroSudOuest à l'horizon 2030, source : <http://www.toulouse-eurosudouest.eu>

- Au sud-est, le secteur de Hers Malepère Marcaisonne, dernier grand territoire d'extension de la métropole, s'organise à partir de la Liaison Multimodale Sud-Est et du projet de Linéo reliant Toulouse et Saint-Orens ;
- Le projet Toulouse Aerospace dans le quartier de Montaudran
Sur 56 hectares, ce projet prévoit la construction de logements, de bureaux et activités tertiaires, d'infrastructures dédiées à la recherche et l'enseignement supérieur, de commerces et services de proximité et d'équipements publics. Ce projet est en cours de construction pour un achèvement prévisionnel en 2020.



Le projet Toulouse Montaudran Aerospace, source : <http://www.toulouseaerospace.com>



■ Le projet Enova sur Labège

La Communauté d'agglomération du Sicoval porte une forte ambition de renouvellement et de densification de son parc technologique Innopole. Le projet vise à densifier l'offre immobilière en proposant une gamme de produits complète (commerces, bureaux, logements...). Ce projet de réaménagement s'appréhende sur une échéance très long terme (à 20-30 ans).



Le projet Enova, source : www.sicoval.fr/fr/nos-grands-projets/enova-labege-toulouse

Des opérations de rénovation urbaine sont également en cours et modifieront la perception du centre-ville de Toulouse. Toulouse Métropole a ainsi confié à l'architecte-urbaniste Joan Busquets et au paysagiste Michel Desvigne le soin de conduire le plan de rénovation urbaine dans l'objectif de donner plus de lisibilité et d'augmenter l'attractivité du centre-ville. Cela concerne notamment les quartiers de Saint Sernin, les allées Jean Jaurès, la rue Bayard, la place du Salin, les ports historiques... Il s'agit d'aménagements dont la réalisation des travaux devrait s'achever à l'horizon 2020.

Nous évoquerons également, pour 2020, l'ouverture du nouveau Parc des Expositions au Nord- Ouest de l'agglomération toulousaine. Les travaux en cours devraient s'achever à l'horizon 2020. Le tramway T1 sera prolongé pour faciliter l'accessibilité de cet équipement en TC depuis le cœur d'agglomération.

Enfin on identifie plusieurs OAP notamment :

- ✓ L'OAP de Ramassiers de 37 ha a pour enjeux de désenclaver et structurer le développement du territoire. Un de ses objectifs est le développement économique. Les implantations de bureaux se localisent autour de l'infrastructure de la Voie de Liaison des Ramassiers. L'implantation de commerces et services est privilégiée à proximité des bureaux au regard

des seuls besoins générés par l'opération. Ce secteur n'a pas de vocation commerciale autre que celle d'une centralité de quartier. Les activités commerciales sont intégrées de façon préférentielle dans les programmes de bureaux. Il n'y pas d'activités commerciales dédiées ;

- ✓ L'OAP des Izard/Trois cocus de 84 ha. Le territoire de l'OAP est situé entre le périphérique (A62) au Nord et la voie ferrée Toulouse - Bordeaux au Sud, entre les quartiers de Lalande à l'Ouest, de Borderouge à l'est, et de La Vache au Sud. Il est desservi par la station « Trois Cocus » de la ligne B du métro, et à proximité des stations « La Vache » et « Borderouge ». Un des objectifs du projet est de favoriser l'implantation d'activités économiques « résidentielles » (commerces de proximité, lieux de restauration, circuits courts, services à la personne, artisanat, structures d'insertion / formation, pépinières ou couveuses d'entreprises, espaces de coworking, etc.) en rez-de-chaussée des opérations de reconstruction sur l'ensemble des secteurs opérationnels, en adaptant la programmation au contexte de chaque site pour garantir la viabilité économique de ces activités ;
- ✓ L'OAP de Lapujade de 11 ha. Le projet est situé dans le quartier « Bonnefoy - Roseaie - Gramont » entre la voie ferrée à l'Ouest, la rue du Docteur Bouvier au Nord et la rue du Faubourg Bonnefoy à l'Est. Un des objectifs du projet est de favoriser l'implantation de services et d'activités en rez-de-chaussée (équipement petite enfance en particulier), préserver la possibilité d'une implantation commerciale de proximité, compatible avec les objectifs de maintien du commerce de proximité sur la rue du Faubourg Bonnefoy, maintenir des emprises foncières pour de l'activité afin garder la mixité entre emploi et habitat, caractéristique de l'urbanisme de faubourg ;
- ✓ L'OAP de Montaudran Aerospace de 123 ha. Le projet s'inscrit dans un objectif de ville réunifiée et décroisée, où les espaces d'un ancien aérodrome technique d'Air France seront restitués à l'ensemble des citoyens. Une des vocations de cette OAP est de développer un secteur à dominante économique. Cette OAP est déjà présente sur une partie de la zone (zone d'activités existante de Montaudran). Elle est donc appelée à se conforter et se développer le long de la voie rapide dans la ZAC Toulouse Aerospace. Dans cette ZAC, elle comprendra notamment des activités de type tertiaire, services, recherche, enseignement supérieur et commerce ;
- ✓ L'OAP du Campus Rangueil de 330 ha. Le principe du projet est de réaliser un grand « Parc universitaire métropolitain » ouvert sur la Ville. Sa vocation est à dominante de service public : zone à vocation universitaire, d'activités économiques, de recherche, d'enseignement, sportive et de logements qui y sont liés.



■ Pour les opérations structurantes :

- Le Boulevard Urbain Nord (BUN) - programmé entre le Nord de Toulouse et la commune de Bruguères, via les communes de l'Union, Launaguet, Castelginest et Gratentour - constituera une nouvelle infrastructure routière performante organisant l'urbanisation de ce secteur dynamique ;
- Le Grand Projet ferroviaire du Sud-ouest (GPSO), incluant les Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse (AFNT) qui prévoit notamment le déplacement de la halte Route de Launaguet dans le secteur de La Vache, et la desserte au quart d'heure des haltes ferroviaires comprises entre Castelnau d'Estrètefonds et Toulouse Matabiau ;
- Le projet LACT (liaison autoroutière Castres-Toulouse) de mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse (LACT) a pour objectif principal de désenclaver et accompagner le développement économique du bassin de Castres - Mazamet.

⇒ La grande agglomération toulousaine constitue un territoire très dynamique tant sur le plan démographique qu'économique, et cette dynamique positive devrait se confirmer au moins jusqu'en 2030. Les politiques publiques mises en œuvre visent donc à permettre son développement et l'accueil de nouvelles populations dans un cadre maîtrisé, notamment par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).

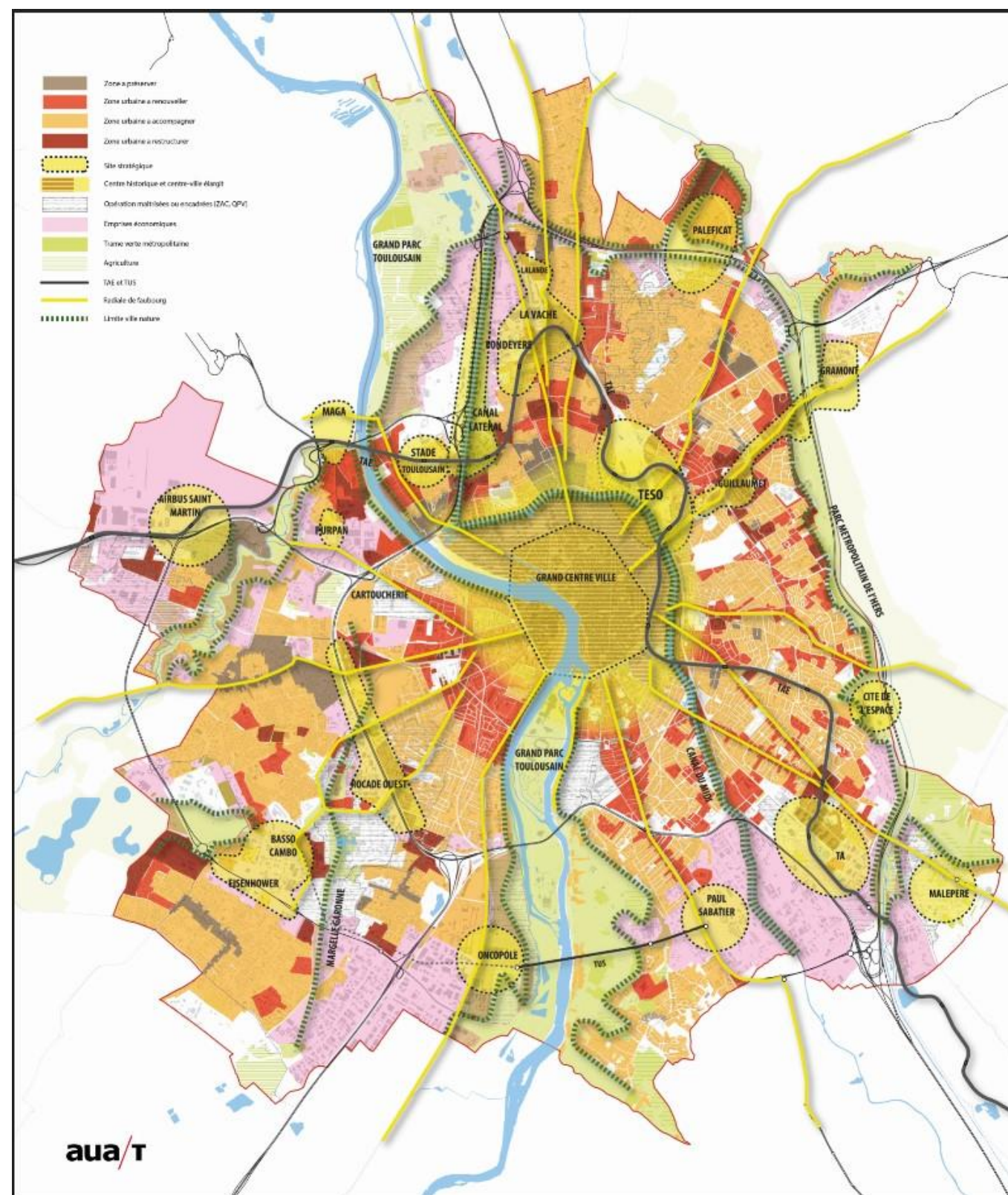
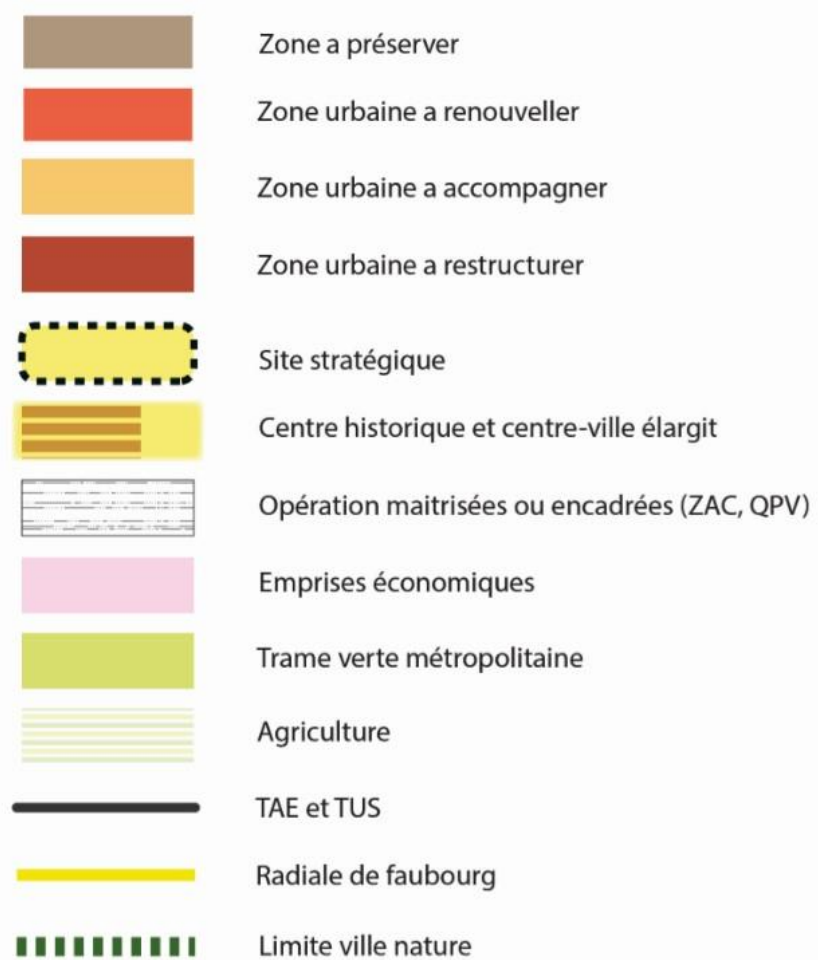
La mutation urbaine est un phénomène complexe à appréhender dans le temps et l'espace. Il est à noter que sur ces dix dernières années, près de 80% de la production de logements à Toulouse s'est faite dans le diffus, dans des opérations de mutation urbaine. Ce volume est en augmentation constante (plus de 90 % en 2016). Pour appréhender ce phénomène et permettre un développement harmonieux de la ville, la municipalité Toulousaine a engagé des études prospectives sur les différents secteurs de la ville afin de prioriser certains territoires de développement phasés jusqu'en 2030.

Au sein de cette étude, 4 territoires ont été définis :

- **Les territoires à préserver** : Territoires exceptionnels par leur caractéristiques historiques et patrimoniales (architecturale, urbanistique et paysagère) nécessitant des mesures de protection / préservation tout en permettant des développements ponctuels.
- **Les territoires à accompagner** : Territoires qu'il convient d'encadrer et d'accompagner, disposant généralement d'une offre de services peu importante. Secteurs qui doivent continuer à évoluer sur leur unité foncière en s'insérant dans les tissus environnants et en évitant une densification trop importante.

- **Les territoires à renouveler** : Territoires participant généralement à la recomposition et au développement progressif des tissus. Secteurs où le niveau d'offre de services est satisfaisant et où des mesures compensatoires (maillage vert) doivent être développées. Certaines zones artisanales y sont vieillissantes.
- **Les territoires à restructurer** : Territoires stratégiques de développement ou de reconstruction urbaine, généralement localisés dans le rayon d'influence d'un secteur bénéficiant d'une offre de services structurante et/ ou dans un QPV, permettant de repenser les continuités urbaines. Secteurs où des mesures compensatoires (maillages vert) doivent être développées.

Ces quatre thématiques sont développées sur toute la ville de Toulouse, dans la carte ci-après.



Carte des mutations urbaines à l'horizon 2030



3.7.2 Déplacements

La croissance démographique et économique de l'agglomération toulousaine génère une croissance annuelle d'environ 50 000 déplacements quotidiens, tous modes de transports considérés, ce qui représente 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires sur une période de 10 ans qui s'ajoutent aux déplacements actuels.

Pour ce qui concerne l'aéroport international de Toulouse Blagnac, celui-ci devrait accueillir 12 millions de passagers en 2030, soit une augmentation de plus de 30% par rapport au trafic actuel.

Avec l'arrivée prévisionnelle de la LGV, la gare SNCF devrait accueillir environ 150 000 voyageurs par jour à l'horizon 2030.

Mais, sans réalisation du projet, l'augmentation de la population associée à une offre de transport en commun moindre qu'avec le projet entraînerait :

- Une augmentation de la congestion des infrastructures routières (celles-ci étant déjà bien saturées en heures de pointe) ;
- Et de fait une augmentation significative des temps de parcours par rapport à la situation actuelle : sans politique de déplacement ambitieuse, selon le projet Mobilités 2020.2025.2030, le temps passé dans les déplacements devrait augmenter de 50% d'ici 2030 ;

Même si une partie des déplacements serait absorbée par :

- Les autres projets de transport en commun tels que le doublement de la capacité de la ligne A, la mise en service de nouvelles lignes Lineo, ... ;
- Les opérations localisées de renforcement du réseau routier ;
- Le renforcement du réseau cyclable.

⇒ Les projections en terme de besoin en déplacement à l'horizon 2030 sont invariantes entre une situation avec et sans projet. La croissance annuelle des déplacements quotidiens est ainsi estimée 50 000 par jour (soit + 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires par jour sur une période de 10 ans), engendrant une pression supplémentaire sur des infrastructures routières déjà saturées. Le réseau de transport en commun ne pourra absorber ce flux supplémentaire sans infrastructure supplémentaire majeure et capacitaire.

3.7.3 Qualité de l'air et santé des populations

L'accroissement de la population va mécaniquement s'accompagner d'un accroissement des besoins en termes de déplacement, avec pour conséquence le risque d'une augmentation de l'usage de la voiture individuelle et donc des pollutions induites par le trafic routier.

La loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) promulguée le 30 décembre 1996, vise à rationaliser l'utilisation de l'énergie et à définir une politique publique en matière de développement urbain intégrant l'air. Cette loi rend obligatoire la surveillance de la qualité de l'air assurée par l'État et la définition d'objectifs de qualité et l'information du public.

La surveillance porte sur l'ensemble du territoire national depuis le 1er janvier 2000. Une information du public, dont l'État est le garant, doit être réalisée périodiquement et une alerte doit être déclenchée par le préfet en cas de dépassement de seuil. L'État délègue ses missions de surveillance à des organismes agréés regroupant 4 collèges (État, collectivités territoriales, industriels, associations).

Par ailleurs, la loi institue un dispositif élaboré de planification. Ce dispositif est composé du :

- Schéma Régional du climat de l'Air et de l'Énergie (SRCAE) ;
- Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) ;
- Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) ;
- Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Il s'agit de documents de diagnostic, d'action, d'information, qui contiennent aussi des procédures d'alerte et d'évaluation ainsi que les grandes orientations et recommandations.

Le projet du TAE et du CLB est situé sur l'agglomération toulousaine dans le département de la Haute Garonne. Les dispositifs en vigueur sur ce linéaire sont :

- Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie de Midi-Pyrénées approuvé le 28 juin 2012 et modifié en mars 2016. Il se substitue au Plan régional de la qualité de l'air (PRQA). Sa vocation est de définir les grandes orientations et objectifs régionaux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, maîtrise de la demande d'énergie, développement des énergies renouvelables, qualité de l'air et adaptation au changement climatique ;
- Le PPA révisé de l'agglomération toulousaine, approuvé par arrêté préfectoral du 24 mars 2016. Il concerne 117 communes et comporte 20 actions en faveur de la qualité de l'air ;
- Le projet Mobilités 2020.2025.2030 valant révision du PDU de la grande agglomération toulousaine approuvé le 7 février 2018.



Il ressort de ces dispositifs des recommandations et des orientations qui peuvent être applicables au projet TAE et CLB.

■ Le SRCAE Midi-Pyrénées

Le Schéma régional Climat-Air-Énergie de Midi-Pyrénées fixe les objectifs stratégiques régionaux et définit les orientations permettant l'atteinte de ces objectifs. Il n'a pas vocation à fixer des mesures ou des actions mais présentent des pistes de réflexion dans lesquelles les cations des différents plans compatibles avec le SRCAE doivent s'inscrire. Le SRCAE fixe 5 objectifs stratégiques. Pour répondre à ces 5 objectifs, 48 orientations ont été construites.

Dans le secteur des transports, les orientations entrant dans le domaine de compétences de Tisséo Collectivités sont de :

- Développer les offres de transports alternatives d'une part à la voiture particulière pour les déplacements de personnes ;
- Développer l'intermodalité pour faciliter l'usage des transports collectifs ;
- Maîtriser et contrôler l'usage de la voiture en ville ;
- Agir sur les comportements individuels de mobilité (contrainte ou choisie) par une information et une sensibilisation adaptée.

■ Le PPA de l'agglomération toulousaine

Le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération toulousaine met en place des mesures de réduction des émissions de polluants atmosphériques et d'amélioration de la qualité de l'air. L'objectif est de protéger la santé des populations et l'environnement en maintenant ou ramenant les concentrations en polluants dans l'air à des niveaux inférieurs aux valeurs limites réglementaires.

Vingt mesures ont été retenues. Elles s'articulent autour de 4 grands thèmes.

Le projet TAE et CLB peut être concerné par une mesure du PPA « Mettre en œuvre des mesures supplémentaires permettant de réduire les émissions liées au trafic routier sur l'agglomération toulousaine ». Cette mesure est située dans la thématique Sources mobiles de pollution atmosphérique.

■ Le Projet Mobilités 2020.2025.2030

Le plan d'actions du projet Mobilités 2020.2025.2030 est décliné en 3 axes de stratégie. 20 actions sont proposées pour l'axe 1 « mettre en œuvre une politique de transports en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs » parmi lesquelles la réalisation de la 3ème ligne de métro Toulouse

Aerospace Express (incluant une desserte spécifique aéroport connectée à la station Jean Maga) et l'opération de connexion ligne B entre Ramonville et l'INPT

La grande agglomération toulousaine est régulièrement exposée à des dépassements des seuils réglementaires de concentration de polluants atmosphériques (oxydes d'azote et particules fines notamment), ce qui menace la santé de ses habitants. Les études d'impact sur la qualité de l'air du Projet Mobilités estiment ainsi qu'en 2013, près de 10 000 personnes étaient exposées au regard de leur lieu d'habitation.

Le Projet Mobilité 2020.2025.2030 inclut une étude des émissions atmosphériques. Cette étude conclut cependant à une amélioration de la qualité de l'air, à l'horizon 2030.

Ainsi les émissions de NOx diminuent, malgré l'augmentation des déplacements, grâce notamment à un parc roulant moins polluant (sur la base d'une hypothèse de renouvellement du parc automobile et d'une évolution vers des technologies moins polluantes). Cette diminution est estimée à 53% sans mise en œuvre du Projet Mobilité 2020-2025-2030.

Le constat est le même quant aux particules, avec une diminution en lien avec la baisse des émissions issues du secteur résidentiel/tertiaire. Il est ainsi estimé une diminution de 10% des PM10 par exemple, à l'horizon 2030.

Par contre, les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) ne seront pas réduites par le renouvellement du parc routier, celui-ci n'entraînant pas de baisse de la consommation de carburant. Au contraire, l'augmentation de la population va entraîner une augmentation des émissions de GES estimée à 13% à l'horizon 2030, sans mise en œuvre du Plan de Mobilité 2020-2025-2030.

■ Qualification de l'état initial

Atmo Occitanie a réalisé l'étude d'impact des projets TAE et CLB - volet air dans le cadre d'un partenariat avec Tisséo Collectivités.

L'évaluation de l'état initial a été menée à partir de l'inventaire des émissions d'Atmo Occitanie. Les émissions des déplacements routiers ont été calculées sur la base de données réelles de comptage fournies par les différents organismes de voiries de l'agglomération toulousaine (CD 31, DIRSO, ASF, CUTM...), et, pour les voies pour lesquelles ces données sont inexistantes, sur la base des données du modèle de déplacement (Système de Gestion Globale des Déplacements (SGGD) de l'agglomération toulousaine, géré par Tisséo Collectivités.

La qualité de l'air observée sur la bande d'étude est globalement bonne en zone urbaine notamment pour les particules PM10 et le benzène pour lesquels l'ensemble des réglementations est respecté en fond urbain et en proximité du trafic routier. De même, les niveaux de NO₂ respectent la valeur limite pour la santé en fond urbain.



En revanche, les niveaux en PM_{2,5} ne respectent pas l'objectif de qualité sur l'ensemble de l'agglomération toulousaine. En outre, en bordure des grands axes de circulation, les niveaux en NO₂ dépassent la valeur limite pour la santé.

⇒ L'accroissement des besoins en déplacement conjugué à une situation sans projet aura pour conséquence probable une augmentation de l'usage de la voiture individuelle par rapport à une situation avec projet.

Si les émissions atmosphériques supplémentaires seront en partie compensées par les améliorations technologiques et le renouvellement du parc roulant, il est indéniable que cette situation entraînera un niveau de consommation supérieur en carburant et des émissions en gaz à effet de serre.

3.7.4 Risques majeurs

En l'état actuel des connaissances, aucune évolution notable quant à la vulnérabilité du secteur aux risques naturels n'est attendue à l'horizon 2030, tant sur les thématiques :

- Inondation (par débordement de cours d'eau, rupture de digue ou remontée de nappe),
- Mouvement de terrain (aléas retrait gonflement des argiles),
- Sismicité.

En effet, si les effets induits par les changements climatiques sont susceptibles de modifier les risques inondation ou de mouvements de terrain, ces changements s'apprécient sur un plus long terme.

Cela ne signifie pas que, d'ici à l'horizon 2030, le territoire soit à l'abri d'une nouvelle période de sécheresse ou de fortes précipitations induisant un risque de remontée de nappe ou de crue.

Rappelons que le risque inondation et/ou de crue s'apprécie selon une fréquence de retour qui caractérise le temps statistique entre deux occurrences d'un événement naturel d'une intensité donnée (crue décennale, crue de fréquence centennale...).

Les conditions d'évolution et de mutation urbaine du territoire constituent un facteur potentiel d'accroissement du risque. C'est pourquoi, sur ce point, les différents documents de planification intégrant ce risque (PGRI, PPRI) s'attachent à le maîtriser et à en réduire les conséquences via notamment des prescriptions constructives. Les nouveaux projets d'aménagement qu'ils soient d'origine publique ou privée, afin de production de logements ou d'activités économiques, doivent en respecter les différentes dispositions.

Enfin, l'évaluation du risque sismique n'a aucune raison d'évoluer à cette échelle de temps.

⇒ Il est peu probable qu'à l'horizon 2030, les aléas liés aux risques majeurs identifiés évoluent sensiblement par rapport à la situation actuelle, tant en terme d'occurrence que d'intensité.

En terme d'enjeux socio-économiques, les nouvelles constructions sont soumises au respect des prescriptions des plans de gestion des risques (type PPRN, PPRI) et retranscrites aux PLU et PLUi.

3.7.5 Biodiversité

La poursuite de l'étalement urbain de la grande agglomération toulousaine, même mesurée, est susceptible de consommer de l'espace et de porter atteinte à des milieux naturels (emprises urbaines nouvelles s'inscrivant au détriment d'habitats naturels).

Afin de concilier aménagement du territoire et enjeux environnementaux, les documents de planification territoriale intègrent et encadrent la prise en compte des enjeux liés à la biodiversité. On mentionnera à ce titre :

- Le Schéma Régional de Cohérence Écologique de Midi-Pyrénées, qui définit entre autres les grandes continuités écologiques à préserver ;
- Le SCOT de la grande agglomération toulousaine (version en vigueur approuvée en 1^{ère} révision le 27 avril 2017) ;
- Les Plan Locaux d'Urbanisme (PLU et PLUi-H), qui définissent localement :
 - ✓ Les bois classés et arbres isolés à préserver,
 - ✓ Les zonages en espaces naturels et agricoles,
 - ✓ Les surfaces en espaces verts protégés,

Ces documents définissent, pour les années à venir, la stratégie du territoire en matière de gestion des espaces verts en ville (sous réserve de modification / révision des dits documents).

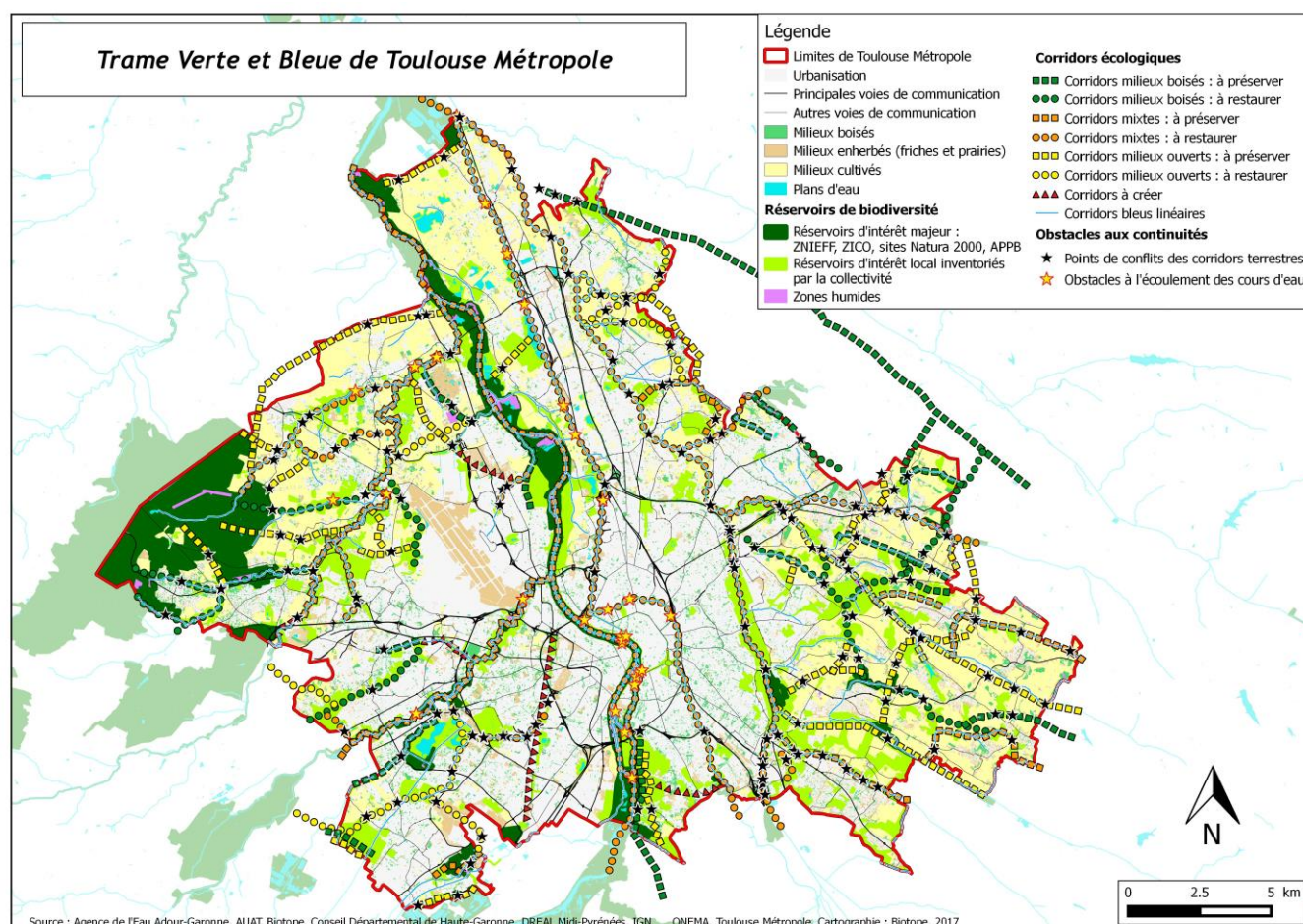
Dans son DOO (Documents d'orientation et d'objectifs), le SCOT de la Grande Agglomération Toulousaine prévoit notamment de maintenir et valoriser les espaces naturels et définit les territoires dans lesquels l'urbanisation est autorisée (sauf dérogation prévue).



Par ailleurs, le PLUi-H de Toulouse métropole a recensé les éléments de trame verte et bleue du territoire, et parmi ces éléments, ceux qui sont à conserver, ou à restaurer :

du métro, ce secteur soit l'objet de profonds changements et que les activités agricoles relictuelles soit rattrapées in fine par l'extension de l'urbanisation de la commune de Labège.

⇒ Les espaces verts et la nature en ville en 2030 conserverait un profil similaire à aujourd'hui, sauf nécessités liées à un projet autre que TAE ou à une opération de rénovation urbaine.



Les milieux traversés par l'opération TAE s'inscrivent essentiellement en zone urbaine dense, sauf dans le secteur Sud en direction de Labège où sont rencontrés des milieux plus péri-urbains. Sur ce secteur, les espaces verts sont plus présents avec notamment des secteurs en friche et quelques parcelles agricoles résiduelles.

Au niveau de la ZAC Toulouse Aerospace, la non réalisation du projet n'aurait pas d'incidence, car le secteur est identifié en zone d'urbanisation future et les travaux liés au programme seront achevés à l'horizon 2030.

Au niveau de Labège Enova, ce secteur fait l'objet d'un programme d'aménagement à plus long terme visant à la densification de l'urbanisation existante. Il est donc fort probable que, même sans la réalisation



MAÎTRE D'OUVRAGE
SMTC — Syndicat Mixte des Transports en
Commun de l'agglomération toulousaine



MANDATAIRE
SMAT – (Société de la Mobilité de
l'Agglomération Toulousaine)

toulouse
métropole

Sicoval
Le Sud-Est
Toulousain

muretain
Le Muretain

sitprt
Syndicat Intercommunal
des Transports Publics de la Région Toulousaine

Projet co-financé par le Conseil Départemental
de la Haute-Garonne
CONSEIL DÉPARTEMENTAL
HAUTE-GARONNE.FR



Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe