

## Propositions d'amendements au projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLUi-H de Toulouse Métropole

### Proposition n°1 : Aligner le PADD avec l'impératif de préservation et de reconquête de la biodiversité

P. 13 « A ce titre, le PLUi-H pose comme principe fondateur de limiter l'érosion de la Trame Verte et Bleue dans un contexte de développement urbain afin d'assurer sa fonctionnalité écologique et de la considérer comme un guide des choix d'aménagement du territoire »

↳ A ce titre, le PLUi-H pose comme principe fondateur de **stopper** l'érosion de la Trame Verte et Bleue dans un contexte de développement urbain **sobre en foncier** afin d'assurer sa fonctionnalité écologique, **d'engager la reconquête de la biodiversité sur le territoire** et de la considérer comme un guide des choix d'aménagement du territoire

P. 14 « Un travail sera également mené sur la pollution lumineuse dans tous les projets d'aménagement situés dans ou à proximité d'un réservoir de biodiversité afin de ne pas impacter la biodiversité »

↳ Un travail sera également mené sur la pollution lumineuse dans tous les projets d'aménagement **où qu'ils se situent afin de limiter l'impact des lumières artificielles sur le cycle de vie des espèces nocturnes et d'engager la reconquête de la trame noire, indissociable de l'armature que constitue la trame verte et bleue.**

P. 15 « En milieu urbain et à urbaniser, une vigilance particulière sera portée sur les projets de manière à préserver et consolider les espaces existants participant à l'armature écologique. »

↳ En milieu urbain et à urbaniser, une vigilance particulière sera portée sur les projets de manière à préserver et consolider les espaces existants participant à l'armature écologique. **La mise en place d'un coefficient de biotope par secteur peut permettre de préserver et de restaurer les milieux. Afin d'atteindre les objectifs de restauration des continuités écologiques, la prise en compte des jardins individuels et terrains privés est indispensable. Ceux-ci représentent une surface considérable et sont un support de connectivité et d'accueil de la biodiversité. Des règles peuvent être prévues pour renforcer leur rôle dans cette armature écologique : clôtures permettant le franchissement de la petite faune, prescriptions relatives à la végétalisation et à la couverture du sol (et en cohérence, interdiction des pelouses synthétiques et paillages minéraux), obligation d'extinction des éclairages extérieurs pour les copropriétés.**

**Le PLUi-H multiplie par dix les espaces verts protégés (EVP) sur le domaine public et privé par rapport aux EVP identifiés dans le PLUi-H de 2019 : fonds de parcelle, parcs**



publics, etc. Le PLUi-H prévoit en complément l'identification et la protection d'un nombre d'espaces boisés classés, d'alignements d'arbres, de haies et arbres patrimoniaux deux fois plus importants que dans la version précédente.

Proposition n°2 : Traduire l'ambition de développer un service express métropolitain dans le PADD

P. 8 « Enfin et surtout le projet réaffirme la nécessité d'accueillir au plus proche des transports en commun structurants existants ou à venir comme la troisième ligne de métro. »

↳ Enfin et surtout le projet réaffirme la nécessité d'accueillir au plus proche des transports en commun structurants existants ou à venir comme la troisième ligne de métro et le service express métropolitain (SEM).

P. 24 « Principe fort du projet d'aménagement de la métropole, la cohérence urbanisme-mobilité correspond à l'adéquation entre le développement urbain et les dessertes en transport en commun. Les territoires de cohérence urbanisme-mobilité correspondent au réseau structurant de transport en commun, c'est à-dire les axes existants et en projet de métro, tram, train, téléphérique et Linéo. »

↳ Principe fort du projet d'aménagement de la métropole, la cohérence urbanisme-mobilité correspond à l'adéquation entre le développement urbain et les dessertes en transport en commun. Les territoires de cohérence urbanisme-mobilité correspondent au réseau structurant de transport en commun, c'est-à-dire les axes existants et en projet de métro, tram, réseau TER et service express métropolitain, téléphérique et Linéo.

P. 25 « L'objectif posé par le PLUi-H est à ce niveau d'accueillir en priorité les habitants dans le tissu urbain situé au contact de la desserte en transport en commun performante actuelle ou future (réseau structurant : métro, tram, gares, téléphérique, Linéo) en favorisant l'intensification urbaine. Plusieurs actions seront menées dans les prochaines années afin d'étoffer ce réseau structurant, véritable colonne vertébrale du développement territorial et permettre l'accessibilité du plus grand nombre aux fonctions urbaines du territoire :

- développement du réseau métro avec la création de la 3ème ligne de métro, dite Ligne C complétée par la nouvelle liaison aéroport express ainsi que, hors territoire métropolitain la connexion ligne B;

- développement du réseau bus Linéo ;

- recherche de complémentarités avec le réseau ferré, notamment avec la troisième ligne de métro qui connectera à 4 endroits le réseau ferroviaire et le réseau métro : gare de Colomiers, Halte de La Vache, gare Matabiau, halte de Montaudran, etc. »

↳ L'objectif posé par le PLUi-H est à ce niveau d'accueillir en priorité les habitants dans le tissu urbain situé au contact de la desserte en transport en commun performante actuelle ou future (réseau structurant : métro, tram, **gares desservies par le réseau express**

**métropolitain**, téléphérique, Linéo) en favorisant l'intensification urbaine. Plusieurs actions seront menées dans les prochaines années afin d'étoffer ce réseau structurant, véritable colonne vertébrale du développement territorial et permettre l'accessibilité du plus grand nombre aux fonctions urbaines du territoire :

- développement du réseau métro avec la création de la 3ème ligne de métro, dite Ligne C complétée par la nouvelle liaison aéroport express ainsi que, hors territoire métropolitain la connexion ligne B;

- développement du réseau bus Linéo ;

- recherche de complémentarités avec le réseau ferré, notamment avec la troisième ligne de métro qui connectera à 4 endroits le réseau ferroviaire et le réseau métro : gare de Colomiers, Halte de La Vache, gare Matabiau, halte de Montaudran, etc.

**- développement par étapes du projet de service express métropolitain conformément à l'ambition partagée affichée par la Métropole à travers son vœu pour un accord sur des avancées concrètes du RER toulousain voté à l'unanimité lors du Conseil du 20 octobre 2022, par l'Etat à travers la note d'enjeux et porter à connaissance relative à l'élaboration du futur PLUi-H adressée par le Préfet le 24 mai 2022 et enfin, par le gouvernement et le Président de la République qui ont récemment annoncé le développement des services express métropolitains dans les dix principales métropoles françaises.**

**Pour rappel, la note d'enjeu et porter à connaissance de l'Etat recommande « l'intégration des projets d'amélioration du niveau d'offre en mobilités et des nouvelles infrastructures de transports en commun structurants (3<sup>e</sup> ligne de métro et aménagements ferroviaires du nord toulousain (AFNT) notamment, voire l'anticipation du projet de déploiement d'un Service Express Métropolitain à horizon plus lointain) dans ce PLUi-H conduira à renforcer la production de logements en intensification sur la ville centre et les communes pôles bien desservies et limiter de fait les besoins d'extension de l'urbanisation. Par exemple, les différents pôles d'échanges multimodaux en devenir, autour des stations de La Cadène, de La Vache – en interconnexion avec la halte ferroviaire Route de Launaguet – et de la gare de Colomiers ».**

P. 47 « - la veille foncière sur les opportunités autour des transports en commun structurants, notamment la 3ème ligne de métro et les Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain »

↳ « - la veille foncière sur les opportunités autour des transports en commun structurants, notamment la 3ème ligne de métro, les Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain **et l'ensemble des voies ferroviaires constituant le futur service express métropolitain.**

**Proposition n°3 : Affirmer l'ambition cyclable du territoire dans le PADD**



P. 26 « En favorisant l'activité physique et le report vers des modes de déplacement moins polluants (air et bruit), le développement des modes actifs s'inscrit dans une démarche favorable à la santé. Pour augmenter ces effets, il convient de favoriser la continuité, la sécurité, le confort et l'accessibilité des différents réseaux de desserte en modes actifs, qu'ils soient structurants ou locaux et pour tous les motifs de déplacements par l'aménagement des espaces publics et en travaillant sur la continuité et la lisibilité des réseaux. »

↳ En favorisant l'activité physique et le report vers des modes de déplacement moins polluants (air et bruit), le développement des modes actifs s'inscrit dans une démarche favorable à la santé. Pour augmenter ces effets, il convient de favoriser la continuité, la sécurité, le confort et l'accessibilité des différents réseaux de desserte en modes actifs, qu'ils soient structurants ou locaux et pour tous les motifs de déplacements par l'aménagement des espaces publics et en travaillant sur la continuité et la lisibilité des réseaux. Les voies dédiées aux mobilités actives (marche, vélo) doivent être séparées des autres modes et suffisamment larges pour permettre une circulation fluide et sécurisée à double sens avec une largeur de 2 mètres minimum. Le développement des infrastructures de stationnement (dont le stationnement sécurisé) pour les vélos sera accéléré avec l'objectif de doter le territoire d'un nombre de places de stationnement vélo équivalent au nombre d'habitants.

Aussi, la concrétisation du schéma de « réseau express vélo » (REV) est un élément essentiel pour orchestrer les déplacements cyclables à l'échelle du territoire métropolitain et au-delà. La Métropole s'engage à réaliser l'ensemble des aménagements nécessaires à la structuration des douze lignes du REV d'ici 2026. Elle mobilise pour cela tous moyens financiers et réglementaires utiles : hausse du budget d'investissement vélo, préemption foncière, requalification de voirie en lien avec la réduction de l'espace dédié au stationnement et à la circulation automobile...

#### Proposition n°4 : Anticiper et accompagner la réduction des usages de la voiture en ville

P. 27 « Le PLUi-H vise donc à ce niveau à agir sur les normes de stationnement des véhicules motorisés à destination comme levier de report modal vers les transports en commun et les modes actifs. »0

↳ Le PLUi-H vise donc à ce niveau à agir sur les normes de stationnement des véhicules motorisés à destination comme levier de report modal vers les transports en commun et les modes actifs. Ainsi, le nombre de places de stationnement associé à chaque bâtiment est plafonné (activités économiques, logements, équipements publics) et pondéré par le niveau de performance de la desserte en transports en commun et en infrastructures dédiées aux mobilités actives.

Dans une logique d'apaisement des circulations, de partage des voiries et d'incitation au report modal, les zones soumises à une limitation de 30km/h, les zones de rencontre et les zones piétonnes verront leur périmètre fortement élargi dans toutes les centralités identifiées, dans les quartiers, les cœurs de ville et centre-bourgs. Le PLUi-H favorise les aménagements qui concourent à cet objectif de pacification des



circulations et de l'espace public. En parallèle, la Métropole met à disposition des communes qui le souhaitent les moyens utiles à la réalisation d'études sur l'abaissement des vitesses et la réorganisation de la circulation.

P. 38 « Il s'agit de renforcer la place du stationnement sur l'espace privé, en règle générale peu contraint, afin de permettre d'autres usages de l'espace public. Les normes de stationnement seront adaptées en fonction du contexte urbain, de la desserte en transport en commun et de la destination des constructions. Une réflexion sera également menée sur la mutualisation des espaces de stationnement. De plus, l'offre de stations de recharge pour les voitures est à intégrer dans les fonctions que doit supporter l'espace public. »

↳ Il s'agit de réorienter le stationnement vers l'espace privé, afin de permettre d'autres usages de l'espace public. A défaut, le maintien de zones de stationnement sur l'espace public doit s'accompagner d'une éventuelle tarification ou d'autres incitations au changement de comportements afin de responsabiliser les automobilistes face aux enjeux de partage équitable de l'espace public. Les normes de stationnement seront adaptées en fonction du contexte urbain, de la desserte en transport en commun et de la destination des constructions. Une réflexion sera également menée sur la mutualisation des espaces de stationnement. De plus, l'offre de stations de recharge pour les voitures est à intégrer dans les fonctions que doit supporter l'espace public comme l'espace privé pour les constructions qui accueillent des usagers, des résidents et/ou des emplois au-dessus d'un certain seuil (habitats collectifs avec plus de 10 logements, activités économiques avec plus de 15 emplois).

### Proposition n°5 : Faire du PADD un outil d'accélération du développement des énergies renouvelables

P. 22 « Lorsque le contexte urbain et paysager le permet, le PLUi-H facilitera le développement de la production d'énergie solaire photovoltaïque et/ou thermique, dans le cadre de projet de réhabilitation des constructions existantes. »

↳ Lorsque le contexte urbain et paysager le permet, le PLUi-H facilitera le développement de la production d'énergie solaire photovoltaïque et/ou thermique, dans le cadre de projet de réhabilitation des constructions existantes. A ce titre, un travail sera mené avec l'Architecte des Bâtiments de France afin de définir plus finement les champs de visibilité à protéger en direction des monuments historiques, depuis les principaux points de vue correspondants, afin de permettre d'implanter des panneaux solaires qui seraient visibles, sans se situer pour autant dans le champ direct du monument classé. Il s'agit d'accentuer l'effort de préservation sur le joyau et son écrin en tant que tel plutôt que d'imposer un principe d'interdiction générale.

Dans le même objectif, le remplacement des matériaux de couverture traditionnels sur les toitures sera autorisé afin de permettre l'accès du plus grand nombre d'habitants à l'énergie solaire, quel que soit leur quartier. La mise en place de coefficients de



couverture solaire par toiture constitue une solution d'équilibre permettant de préserver l'harmonie de l'ensemble architectural et paysager sans entraver le développement de l'énergie solaire.

Le PLUi-H fixe l'objectif d'accueillir des installations de production photovoltaïque sur 100% des zones susceptibles d'en accueillir : parkings extérieurs sur l'espace public et privé d'une superficie supérieure à 100m<sup>2</sup>, toitures d'une superficie supérieure à 200m<sup>2</sup> en domaine public comme privé et dont les caractéristiques sont favorables (pente, exposition), friches et sites pollués (tels que le site de l'Oncopole), infrastructures ferroviaires et routières (gares, péages, voies d'accès, ronds-points, aires de repos ou de stationnement et autres délaissés routiers et autoroutiers).

P. 23 « La Métropole considère également la géothermie comme une des solutions d'avenir permettant de chauffer les bâtiments mais aussi de produire du froid. Elle cherchera donc à l'encourager, tout comme le bois-énergie »

↳ La Métropole considère également la géothermie comme une des solutions d'avenir permettant de chauffer les bâtiments mais aussi de produire du froid. Elle cherchera donc à l'encourager, tout comme le bois-énergie. Afin de garantir des performances optimales en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants, la Métropole se dote d'un référentiel exigeant en matière de développement des énergies issues de la biomasse (bois-énergie, biogaz, biocarburants, etc.) : utilisation de matières premières assimilables à des déchets et résidus sans concurrence d'usages et sans changements d'affectation des sols indirects, approvisionnement local, détection et prévention des fuites de méthane sur les infrastructures gazières, épuration des fumées issues des chaufferies, gestion appropriée des digestats et autres déchets générés.

### Proposition n°6 : Placer la santé des habitants et habitantes au cœur du PADD

P. 33 « De manière plus ciblée, le PLUi-H veillera à ne pas augmenter les populations, notamment les plus sensibles, dans des secteurs soumis à des nuisances importantes et cumulées (zones multi-expositions aux pollutions de l'air et sonore en lien avec les grandes infrastructures de transport, zones soumises au Plan d'Exposition au Bruit des aéroports et aérodromes, zones impactées par les nuisances sonores liées au trafic ferroviaire) »

↳ De manière plus ciblée, le PLUi-H veillera à ne pas augmenter les populations, notamment les plus sensibles, dans des secteurs soumis à des nuisances importantes et cumulées (zones multi-expositions aux pollutions de l'air et sonore en lien avec les grandes infrastructures de transport, zones soumises au Plan d'Exposition au Bruit des aéroports et aérodromes, zones impactées par les nuisances sonores liées au trafic ferroviaire). A ce titre, un moratoire sur l'urbanisation de ces secteurs soumis à des risques et nuisances est mis en place. Celui-ci pourra être à l'avenir aménagé et voir son périmètre évoluer pour tenir compte de l'évolution des risques et nuisances.



La Métropole s'engage activement dans une démarche de réduction des risques et nuisances afin d'améliorer le cadre de vie, la santé des habitants impactés et limiter ainsi l'impact de ce moratoire sur l'urbanisation. Elle renforce dans ce cadre sa politique de lutte contre la pollution de l'air en réduisant le trafic routier sur les principaux axes pollués, elle met en œuvre un couvre-feu nocturne sur la plateforme aéroportuaire et initie un dialogue avec les exploitants des ICPE situées sur le territoire afin de co-construire des démarches de réduction des risques technologiques et industriels.

### Proposition n°7 : Bâtir une ville inclusive et accessible pour 100 % des habitantes et des habitants

P. 38 « Outre son aspect fonctionnel, l'espace public est avant tout un lieu d'échanges et de rencontres, et concourt pleinement au développement du lien social. Dans cet objectif, le PLUi-H veillera à faciliter l'accessibilité des espaces publics pour l'ensemble des habitants, avec une attention particulière pour les populations à mobilité réduite »

↳ Outre son aspect fonctionnel, l'espace public est avant tout un lieu d'échanges et de rencontres, et concourt pleinement au développement du lien social. Dans cet objectif, le PLUi-H veillera à faciliter l'accessibilité des espaces publics pour l'ensemble des habitants, avec une attention particulière pour les populations à mobilité réduite. La Métropole s'engage à mettre en conformité avec les normes d'accessibilité l'ensemble de ses bâtiments et équipements publics, les voiries et espaces publics métropolitains, les transports en commun et met en place un accompagnement financier et technique des communes afin de leur permettre de respecter ces normes pour leurs équipements et voiries communales.

La Métropole affirme son ambition d'être accessible pour toutes et tous, ce qui suppose d'agir sur l'ensemble des freins à l'accessibilité : largeur et hauteur des trottoirs et marches, stationnement réservé, rampes d'accès, bancs, bandes de guidage, sécurisation des carrefours, signalétique en braille, éclairage adéquat, ascenseurs, abris voyageurs, etc.

La Métropole mène en complément une réflexion pour tous ses projets d'aménagement en matière d'impact sur la santé mentale des habitants et cherche à contribuer positivement à celle-ci et au bien-être à travers les choix opérés : matériaux, agencement intérieur et extérieur, zones de rencontre, modalités de circulation, végétalisation, lumière, couleurs, etc.

### Proposition n°8 : Faciliter et accélérer la rénovation des bâtiments

P. 39 « De plus le PLUi-H cherche à limiter les contraintes réglementaires pour favoriser les projets de rénovation énergétique tout en préservant leur qualité architecturale. »



↳ De plus le PLUi-H cherche à limiter les contraintes réglementaires pour favoriser les projets de rénovation énergétique tout en préservant leur qualité architecturale. **A cette fin, le PLUi-H prévoit la possibilité d’empiéter sur l’espace public pour réaliser des travaux d’isolation par l’extérieur, la possibilité de modifier l’aspect extérieur d’une façade ou d’une toiture afin d’y intégrer des écomatériaux (ex : bardage bois) ou des énergies renouvelables (ex : panneaux solaires).**

### **Proposition n°9 : Garantir le droit au logement pour toutes et tous**

P. 43 « Cette production de logements sera utilement complétée en incitant, lorsque c’est possible, à une reconquête du parc vacant et une optimisation de l’occupation des logements afin de réduire les situations de sous-occupation. »

↳ Cette production de logements sera utilement complétée en incitant, lorsque c’est possible, à une reconquête du parc vacant et une optimisation de l’occupation des logements afin de réduire les situations de sous-occupation. **Afin de répondre à cet objectif, la Métropole met en place un office public chargé d’accompagner les ménages dans leur recherche d’un logement adapté à leur situation en réponse aux phénomènes de recomposition familiale et de décohabitation qui en résultent. Cette politique publique vise à fluidifier la mobilité résidentielle à chaque étape de la vie et à accompagner l’émergence de nouveaux modes d’habiter, notamment la colocation intergénérationnelle et la mutualisation d’espaces (notion de mètres carrés fédérateurs dans les habitats collectifs).**

P. 45 « Avec une très forte augmentation des demandes de logements locatifs sociaux et des prix de l’immobilier qui continuent à croître en déconnexion de plus en plus marquée avec l’évolution du revenu des ménages, phénomène aggravé par l’inflation, le besoin d’assurer un haut niveau de production de logements locatifs sociaux n’a jamais été aussi marqué. »

↳ Avec une très forte augmentation des demandes de logements locatifs sociaux et des prix de l’immobilier qui continuent à croître en déconnexion de plus en plus marquée avec l’évolution du revenu des ménages, phénomène aggravé par l’inflation, le besoin d’assurer un haut niveau de production de logements locatifs sociaux n’a jamais été aussi marqué. **La Métropole s’engage, à travers son PLUi-H, à renforcer l’effort de construction de logements locatifs intermédiaires, sociaux et très sociaux. Afin d’en faciliter la production, le seuil de déclenchement en matière d’intégration de logements sociaux dans les opérations immobilières est abaissé.**

**En complément, la mise en œuvre d’un dispositif d’encadrement des loyers est indispensable et permettra de préserver efficacement le pouvoir d’achat de tous les ménages et de maintenir une mixité sociale sur le territoire.**



### Proposition n°10 : Assurer une maîtrise foncière stratégique

P. 55 « Ainsi le patrimoine (bâti ou non) des collectivités, déclassé ou visé par un plan de cession, est envisagé comme une ressource foncière potentielle dont il faut faire l'analyse avant de s'en départir pour s'assurer qu'il ne peut pas répondre à des besoins connus, et pourrait donc être source d'économie. »

↳ Ainsi le patrimoine (bâti ou non) des collectivités, déclassé ou visé par un plan de cession, est envisagé comme une ressource foncière potentielle dont il faut faire l'analyse avant de s'en départir pour s'assurer qu'il ne peut pas répondre à des besoins connus, et pourrait donc être source d'économie. Aussi, la Métropole entend rompre avec la politique menée ces dernières années consistant à vendre massivement le patrimoine bâti et à laisser le secteur privé déterminer l'avenir des sites patrimoniaux.

P. 30 « Les espaces libres en milieu urbain peuvent être une opportunité pour consolider et développer ce maillage d'espace de nature accessible. »

↳ Les espaces libres en milieu urbain peuvent être une opportunité pour consolider et développer ce maillage d'espace de nature accessible. Ceux-ci peuvent également accueillir des projets d'agriculture urbaine co-construits avec les habitants et habitantes.

### Proposition n°11 : Construire un PLUi-H réaliste et en phase avec les capacités du territoire

P. 59 « Toulouse Métropole doit se préparer à accueillir environ 90 000 habitants sur la période 2025-2035, ce qui induit pour le territoire de se mettre en capacité de produire 72 000 logements, de répondre aux besoins des entreprises pour l'accueil de 51 000 emplois et de réaliser les équipements publics et infrastructures accompagnant ce développement pour ses dix années d'application.

De plus, au-delà de l'évolution naturelle des filières économiques du territoire et des 51 000 emplois qu'elle génère, la Métropole accompagne le développement de l'avion décarboné dans lequel est engagée la filière aéronautique, fleuron de l'industrie toulousaine. Le territoire doit donc se mettre en capacité de répondre aux besoins engendrés par cette rupture technologique et industrielle, bien qu'il soit aujourd'hui difficile d'évaluer les créations d'emplois qui en résulteront. »

↳ Selon le scénario d'accueil médian-haut, Toulouse Métropole doit se préparer à accueillir environ 90 000 habitants sur la période 2025-2035, ce qui induit pour le territoire de se mettre en capacité de produire 72 000 logements, de répondre aux besoins des entreprises pour l'accueil de 51 000 emplois et de réaliser les équipements publics et infrastructures accompagnant ce développement pour ses dix années d'application. Or, il



s'agit d'inverser le paradigme et de retenir un objectif d'accueil en phase avec les capacités du territoire pour relever les défis auxquels nous faisons face.

De plus, au-delà de l'évolution naturelle des filières économiques du territoire et des 51 000 emplois qu'elle génère, la Métropole accompagne le développement de l'avion décarboné dans lequel est engagée la filière aéronautique, fleuron de l'industrie toulousaine. Le territoire doit donc se mettre en capacité de répondre aux besoins engendrés par cette rupture technologique et industrielle, bien qu'il soit aujourd'hui difficile d'évaluer les créations d'emplois qui en résulteront.

Considérant la nécessité d'atteindre au plus tôt l'objectif de zéro artificialisation nette des sols d'une part et la nécessité de préserver l'environnement et les ressources dont dépend la qualité de vie des personnes résidentes d'autre part, Toulouse Métropole retient un objectif d'accueil cohérent avec les capacités identifiées sur le territoire, c'est-à-dire environ 63.000 logements et 45.000 emplois supplémentaires sur la période 2025-2035, ce qui correspond à environ +8.000 habitants chaque année.

Cet accueil pourra se faire dans de bonnes conditions dans les espaces urbanisés, en parallèle d'une protection forte des terres agricoles et naturelles qui sont d'autant plus indispensables que le territoire est soumis au changement climatique et à ses effets brutaux face auxquels nous ne sommes collectivement pas préparés.

Toulouse Métropole renforce par ailleurs ses coopérations avec les villes petites et moyennes situées dans son aire d'influence afin de coordonner le desserrement économique et promouvoir l'activité et l'installation résidentielle dans les communes confrontées à une baisse de population et à une forte vacance du parc de logement. Toulouse Métropole entend ainsi affirmer un nouveau paradigme, celui de la coopération entre les territoires plutôt que de promouvoir l'attractivité et le phénomène d'hyper-métropolisation associé.

### Proposition n°12 : Affirmer une réelle ambition pour les canaux et les voies d'eau

P. 16 : insérer après le 1.1.4 :

#### ↳ 1.1.5 Restaurer et valoriser les voies d'eau

Le Canal du Midi, le Canal latéral à la Garonne et le Canal de Brienne représentent un fort potentiel touristique, économique, paysager et écologique pour le territoire. Ils ont pourtant été jusqu'à présent délaissés et défigurés par des décennies d'aménagements ne les intégrant pas comme des éléments structurants du paysage métropolitain. Leur état de dégradation est tel que le port de l'Embouchure a été retiré de la liste des sites patrimoniaux remarquables en 2022. La Garonne, l'Hers, le Touch et tous les cours d'eau du territoire ont longtemps été canalisés, artificialisés, pollués. Ils sont aujourd'hui dans un état hétérogène, avec certaines eaux qui demeurent en mauvais état écologique. Ceux-ci revêtent pourtant une importance particulière à Toulouse Métropole, où l'eau du robinet est très majoritairement produite à partir des eaux de surface et notamment de la Garonne. Sources d'approvisionnement en eau du territoire, ces cours d'eaux sont aussi des éléments touristiques importants et sont



des atouts face aux enjeux d'adaptation au réchauffement climatique et à la préservation de la biodiversité.

Aussi, le PLUi-H s'attache à préserver et restaurer l'intégralité de la trame bleue que constituent ces cours d'eaux, et à rétablir le bon fonctionnement hydrologique du territoire. La désimperméabilisations des sols et la végétalisation (en milieu urbanisé et en milieu agricole) permettront de faciliter la recharge en eau des sols et des nappes phréatiques, d'améliorer la qualité de l'eau et de maîtriser les risques d'inondation et de sécheresse. Le PLUi-H s'attache à restaurer et à valoriser les éléments patrimoniaux attachés à ces voies d'eau. Le développement d'aménagements dédiés aux modes de déplacement doux, telles que des voies vertes, permettra de faciliter leur fréquentation et les usages touristiques et de loisirs. Le fret fluvial est également une activité que le PLUi-H s'attache à faciliter, avec la remise en état et l'aménagement des infrastructures nécessaires à son développement.